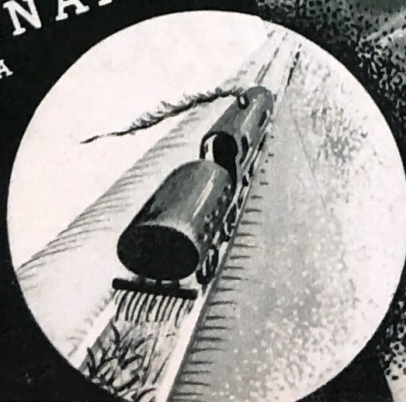
LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 4

APRILE 1937 - XV E. F.

ODOL
Odol
Odol
ODOL
Bocca profumata-
Denti sani

VIALI DI PARCHI
E DI GIARDINI
STRADE E PIAZZE, CAMPI DI GIUOCHI,
AREE ACCIOTTOLATE, ECC. MONDI
DI OGNI ERBA INFESTANTE COL
DISERBANTE CHIMICO LEGNANO
QUESTO DISERBANTE È GRANDEMENTE
ECONOMICO, DI FACILISSIMA APPLICAZIONE,
DI MASSIMA E DUREVOLE EFFICACIA.
DIETRO RICHIESTA SI INVIANO
ISTRUZIONI, LISTINI, REFERENZE
INDUSTRIE DI LEGNANO
AGENZIA DI VENDITA
MILANO
VIA CORRIDONI N. 1
TELEF. 72-947

lo zucchero è l'alleato
più sicuro per ogni meta
sportiva. Esso da forza
e vigore.

ANNO XLIII
1937 - XV

LE VIE D'ITALIA

Numero 4
APRILE

SOMMARIO

ABBONAMENTO A "LE VIE D'ITALIA" PER IL 1937

Italia e Colonie L. 20,50 (Estero L. 40,50)

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILANO

TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA, 10 - MILANO

SICUREZZA
M. DUSE
PIRELLI
"Stella Bianca"

TURISMO

Vasto programma di attività turistica nelle deliberazioni del Consiglio dei Ministri.

Il Consiglio dei Ministri del 9 febbraio ha approvato, su proposta del Capo del Governo, numerosi e importanti provvedimenti di interesse turistico. Essi comprendono: la costituzione dell'« Ente Autonomo per il Monte di Portofino »; una convenzione fra il Ministero dell'Aeronautica e il Comune di Milano per la costruzione di un'Aerostazione nell'Aeroporto di Milano; la ricostruzione dell'*Ara Pacis Augustae* a Roma; l'autorizzazione di una spesa di 69 milioni per la regolazione del Tevere a valle di Roma; la dichiarazione di pubblica utilità dei lavori di costruzione di una nuova strada a monte di Genova-Nervi, in raccordo con la via Aurelia; le norme circa le caratteristiche e le modalità di impianto dei cartelli pubblicitari lungo e in vista delle strade, e circa l'uso di gemme catarifrangenti che si possono apporre sui cartelli stessi; uno stanziamento di 10 milioni di lire per provvedere all'assetto degli edifici per i servizi politico-doganali-turistici sui valichi alpini di frontiera; la sistemazione in Roma degli impianti delle Ferrovie dello Stato, in vista dell'Esposizione Universale del 1941-XX; l'adozione in via definitiva dei provvedimenti già sperimentati per la navigazione sul Garda, e cioè la riduzione della percorrenza giornaliera dei piroscafi e l'istituzione di servizi automobilistici lungo le rive del Lago, per integrare le corse lacuali.

A chiarimento delle deliberazioni di cui sopra, aggiungiamo che l'Ente Autonomo per il Monte di Portofino si propone, fra l'altro, la costruzione della strada di sommo interesse turistico Camogli-Portofino, la quale dovrà essere completata per l'epoca dell'Esposizione Universale del 1941.

La regolazione del Tevere a valle di Roma sarà completata con la costruzione di un Aero-idroscalo in località « La Magliana », adiacente al Tevere, ed è pure in relazione col piano dell'Esposizione.

La ricostruzione dell'*Ara Pacis Augustae*, eretta l'anno 9 a. C., fa parte delle opere deliberate per la celebrazione del bimillenario della nascita di Augusto, che ricorrerà nel prossimo settembre.

A proposito del provvedimento riguardante la navigazione sul Garda, il *Popolo di Brescia* pubblica che esso viene a omologare la situazione determinatasi tre anni or sono in virtù di un Decreto che concedeva alla Società esercente di ridurre la percorrenza quotidiana dei piroscafi da 760 chilometri a 600, e di integrare tale riduzione con servizi automobilistici sulla sponda bresciana del Lago. Il nuovo Decreto impegna, però, la Società a fare una corsa quotidiana in più con un motoscafo da 100 passeggeri fra Desenzano e Salò e Desenzano e Sirmione.

I nuovi prezzi della lira turistica.

Allo scopo di favorire maggiormente il movimento turistico dall'estero verso l'Italia, l'Istituto Nazionale dei Cambi con l'estero ha deliberato che, a partire dal 22 febbraio, le banche e le organizzazioni dell'estero, alle quali è stato affidato il servizio di vendita degli Assegni turistici, le Lettere di credito turistiche, i Buoni albergo e i Buoni benzina, maggiorino la percentuale del premio della lira turistica. Diamo qui sotto le quotazioni di cambio delle principali monete estere per ogni 100 lire turistiche:

Argentina	Pes. arg. 15,75
Austria	Sh. A. 25,40
Belgio	Bgs. 28,10
Canadà	Doll. Can. 4,75
Danimarca	Kr. Dan. 21,70
Egitto	L. E. 0,95
Francia e Colonie	Frc. fr. 102
Inghilterra	Lit. 103,20 per sterlina
Norvegia	Kr. Norv. 19,30
Portogallo	Escud. port. 107
Olanda	Fior. 8,75
Stati Uniti America	Doll. U. S. A. 4,75
Svizzera	Frc. Sv. 20,80
Svezia	Kr. Sved. 18,80

Venne pure elevato a Lit. 300 al giorno e a persona il limite massimo dell'importo di vendita e di pagamento delle Lettere di credito turistiche e degli Assegni turistici, fermi restando i limiti di tempo già in vigore. Tale limite viene ridotto a Lit. 250 se il beneficiario risulta fornito di Buoni d'albergo, oppure a Lit. 200 se il beneficiario risulta fornito di Buoni turistici per viaggi a *forfait*.

Norme per il finanziamento degli Enti Provinciali per il Turismo.

La legge 20 giugno 1935-XIII, N. 1425, che si può considerare come lo statuto degli Enti Provinciali per il Turismo, è stata integrata da altra in data 12 novembre 1936-XV, N. 2302, di recente pubblicazione, la quale impartisce le norme per l'applicazione e la riscossione dei tributi obbligatori a favore degli Enti stessi. Ai fini pratici dell'attività degli E.P.T., acquistavano particolare importanza, nella legge 20 giugno 1935, gli articoli 8 e 9: il primo che ne determinava le funzioni, e il secondo che provvedeva al loro finanziamento a carico di pubbliche amministrazioni, di enti e di privati, distinguendo i contributi annui obbligatori dalle quote che potranno essere conferite con specifiche destinazioni per iniziative, manifestazioni o servizi di interesse turistico. Ora, la legge 12 novembre 1936, disciplinando la riscossione dei tributi obbligatori, viene a dare agli Enti Provinciali per il Turismo una base finanziaria sicura e adeguata all'attività loro assegnata.

La legge stabilisce che l'ammontare complessivo dei tributi spettanti a ciascun Ente Provinciale per il Turismo sarà, in ogni Provincia, determinato, per l'esercizio finanziario successivo, non oltre il 31 maggio di ogni anno, con decreto del Prefetto, sentita la Presidenza del Consiglio Provinciale dell'Economia Corporativa, su proposta del Consiglio dello stesso Ente Provinciale. Il riparto dei contributi fra la Provincia, i Comuni e le Aziende autonome delle Stazioni di Cura, Soggiorno e Turismo sarà fatto tenendo conto rispettivamente dei proventi dell'addizionale imposta comunale sulle industrie, arti, commerci e professioni, dell'imposta di soggiorno e di cura, del contributo speciale di cura. I contributi a carico degli Enti e dei privati interessati al movimento turistico saranno determinati in rapporto al movimento dei forestieri, e in proporzione alla loro potenzialità finanziaria ed economica, desunta anche dall'imposta di R. M. che a carico di ciascuno di essi sia stata accertata nell'esercizio precedente. I contributi a carico delle Organizzazioni sindacali dovranno essere iscritti nei bilanci di previsione delle rispettive

Confederazioni ed approvati dal Ministero delle Corporazioni. I contributi dei Consigli dell'Economia Corporativa saranno autorizzati a periodi triennali dal Ministero delle Corporazioni, su proposta del Prefetto, sentito il Ministero per la Stampa e la Propaganda, nella misura consentita dalla possibilità dei rispettivi bilanci consigliari.

A tali proventi obbligatori si aggiungono, come s'è detto, quelli volontari aventi un particolare riferimento a determinate iniziative, e i contributi a carico degli Enti o Comitati che abbiano ottenuto l'applicazione di quote a carico dei viaggiatori fruenti di facilitazioni ferroviarie speciali.

Concorso fra architetti per progetti di edifici turistico-doganali sui valichi alpini.

Il Ministero dei Lavori Pubblici ha indetto un Concorso fra gli architetti e gli ingegneri iscritti ai rispettivi Sindacati ed Albi professionali per la elaborazione di progetti-tipo di edifici politico-doganali-turistici sui valichi alpini.

Il Concorso si riferisce a edifici grandi di alta e di bassa montagna; piccoli di alta e di bassa montagna: edifici turistici pure di alta e di bassa montagna.

Per ogni tipo di edificio, il Ministero per la Stampa e la Propaganda ha istituito premi per l'importo totale di L. 60.000.

Il Concorso segue solo di qualche giorno lo stanziamento di 10 milioni di lire per provvedere all'assetto degli edifici medesimi, sicchè assume un carattere di pratica e immediata applicazione. Ne vedremo gli effetti fra breve nella realtà delle ridenti costruzioni, che sui valichi alpini daranno il benvenuto ai turisti in viaggio per l'Italia.

Trasporto di automobili attraverso il Sempione.

Nell'intento di agevolare agli automobilisti il passaggio del Sempione con le loro macchine, il prezzo di trasporto delle automobili attraverso la Galleria da Domodossola a Briga o viceversa è stato ridotto, d'accordo con le ferrovie federali svizzere, a *franchi svizzeri 35* per tutto il percorso italo-svizzero, a datare dal 15 febbraio c. a. Su questo prezzo viene inoltre concessa la riduzione del 40 % — il prezzo si riduce cioè a franchi svizzeri 21 — per il trasporto di ritorno, se effettuato entro 10 giorni dal trasporto di andata.

All'uopo, gli automobilisti dovranno chiedere alle stazioni di inizio del trasporto di andata un certificato di consegna, in base al quale potranno ottenere la riduzione del 40 % di cui sopra nel trasporto di ritorno.

La riduzione del 40 % sarà concessa pure agli automobilisti che vengono in Italia, via Chiasso, valendosi della ferrovia per attraversare la Galleria *del Gottardo* e nel ritorno passando *pel Sempione* da Domodossola a Briga o viceversa.

Le tasse sopraindicate si applicano per macchina fino ad un massimo di 8 posti e 2000 kg. Per ogni 100 kg. di peso eccedente la quota ordinaria è di franchi svizzeri 1,05. La riscossione ha luogo a Domodossola in lire italiane, previa conversione al cambio ferroviario. Come noto, questi trasporti si effettuano con scontrino di bagaglio, senza altri documenti di trasporto, e l'inoltro avviene con tutti i treni utili ammessi, anche diretti e direttissimi, senza sopratasse.

Per tutte le operazioni di consegna, carico, assicurazione della macchina sui carri ferroviari, spese doganali, ecc., a Domodossola è stato fissato, d'accordo con le Autorità politiche, un indennizzo *a forfait* nella misura di lire 40, che si riscuote all'atto della consegna.

Un nuovo Orario internazionale.

« Verso l'Italia », Orario internazionale edito dalla Direzione Generale per il Turismo e dalla Direzione Generale delle FF. SS., stampato per i tipi della Ditta F.lli Pozzo, Torino. Anno I, N. 1, gennaio 1937-XV.

Questa nuova pubblicazione stampata dalla Ditta F.lli Pozzo vede la luce a cura del Ministero Stampa e Propaganda (Direzione Generale del Turismo - ENIT), in collaborazione con la Direzione Generale delle FF. SS. A seguito di autorizzazione dello stesso Ministero la Ditta Pozzo ne fornisce alla CIT delle copie in copertina speciale, per la vendita al pubblico. Essa risponde all'obbiettivo ben definito di facilitare al massimo la ricerca di qualsiasi itinerario da qualunque paese europeo all'Italia o viceversa, in modo che risulti semplice, rapida, chiara ed alla portata di tutti.

Tale scopo, diciamolo subito, è pienamente e felicemente raggiunto, nè l'importanza potrà sfuggire ad alcuno, sol che si pensi alla somma di tempo occorrente, in genere, per stabilire un itinerario internazionale, oltre ai dubbi ed alle incertezze dei meno esperti (formanti la massa maggiore del pubblico), che tanto facilmente si smarriscono tra le sirti degli orari. Si può, dunque, prevedere sin d'ora che « Verso l'Italia » verrà accolto con unanime favore in Italia ed all'estero, così negli uffici di viaggio — il cui lavoro quotidiano ne sarà enormemente facilitato — come presso il pubblico.

Il fascicolo è diviso in sette parti, su testo quadrilingue (italiano, francese, tedesco, inglese): la prima di esse contiene un *notiziario turistico* recante un grande numero di informazioni pratiche sul turismo in Italia.

La seconda parte — che è la fondamentale dell'orario — porta i quadri delle *grandi comunicazioni da e per l'Italia*, ove le provenienze dall'estero sono ripartite in 6 gruppi: Francia - Francia (Sud); Spagna e Portogallo; Inghilterra; Germania e Scandinavia; Olanda, Belgio, Lussemburgo e Svizzera; Cecoslovacchia, Austria, Ungheria e Stati Orientali del Nord e Sud d'Europa. Ogni quadro è su due pagine affacciate: a sinistra figurano gli itinerari diretti dalle maggiori città estere alle nostre stazioni di confine, e a destra vi corrispondono quelli dalle stazioni di confine all'intera penisola e Sicilia. Mercè questa disposizione, è dunque possibile combinare l'orario dei viaggi tra l'Italia e l'estero con la semplice consultazione di due pagine contrapposte. Ciascun quadro è integrato da un altro dei servizi con carrozze dirette e W. L. distinti per itinerari.

La terza parte si riferisce alle *comunicazioni dirette in Italia:* gli orari relativi sono corredati da tutte le segnalazioni utili sulla qualità dei treni, le classi, le diramazioni, e completati dai quadri dei servizi con carrozze dirette e W. L. distinti per treno, nonchè da prospetti di itinerari minori per località importanti non ubicate su quelli principali.

La parte quarta comprende i *servizi di carrozze con letti e carrozze ristorante*, con le relative norme e prezzi. Vi sono esposti gli orarî dei grandi treni internazionali interessanti direttamente o indirettamente l'Italia, i servizi sulle linee italiane e fra l'Italia e l'estero ed infine un quadro di particolare interesse ed utilità, riguardante i servizi con letto su percorsi esteri, che possano essere utilizzati dai viaggiatori per l'Italia e viceversa.

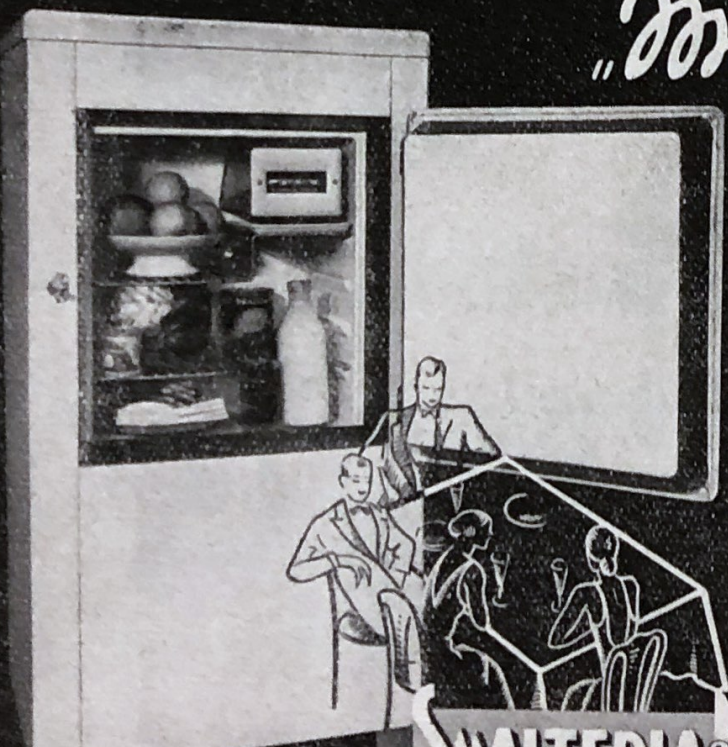
Nella quinta parte sono date le *norme, condizioni e tariffe per viaggiatori e bagagli sulle FF. SS.*, nella sesta i quadri-orario delle *comunicazioni aeree* in Italia e con l'estero, nella settima gli orarî della *navigazione* nell'Adriatico e nel Tirreno, per le colonie ed i paesi d'oltremare.

Non sarebbe possibile, in questa succinta rassegna, notare tutti i particolari che costituiscono altrettanti elementi di chiarezza e di comodità per la consultazione e l'informazione: unitamente alla indovinatissima struttura del lavoro, essi dimostrano come questo sia stato lungamente studiato e ponderato da persone della più sperimentata competenza, che tutto hanno considerato e previsto, in relazione al fine da conseguire — e brillantemente conseguito.

La stessa parte tipografica — scoglio maggiore in fatto d'orarî — non lascia nulla a desiderare: caratteri nitidi e chiarissimi impressi su ottima carta, numerose cartine di riferimento accuratamente disegnate, indici, per ciascuna parte, di pratica evidenza, elegante copertina a colori, belle vignette d'interesse turistico.

Per merito della Direzione Generale per il Turismo e della Ditta F.lli Pozzo — massima specialista nostra in questo genere di pubblicazioni — l'Italia è ora dotata di un nuovo tipo d'orario, che potremmo chiamare «sintetico», del quale mancavamo. Nei suoi due fascicoli annuali (gennaio e giugno) esso è, dunque, destinato a rendere i maggiori servizî nel nostro Paese e fuori.

Un solo appunto ci sia permesso: a pag. 18 dell'Orario-Guida, nel dare opportune indicazioni riguardo alla circolazione in Italia delle automobili estere, si fa presente che chi desidera portare in Italia un'automobile o un motociclo può munirsi di un trittico o di un *carnet de passage en douane* rilasciato da un Automobile Club ufficialmente riconosciuto.

Esatto, ma non completo: tanto in Italia che all'Estero, gli enti autorizzati dai rispettivi governi a rilasciare documenti doganali per la temporanea importazione degli autoveicoli e a rendersi quindi garanti verso i governi

stessi del buon fine dei documenti sono, insieme agli Automobile Clubs, i Touring Clubs. Questi ultimi, anzi, possono vantare in questo campo una anzianità di servizi assai maggiore inquantochè il primo trittico per autoveicoli istituito in Europa è quello del Touring Club del Belgio, che cominciò a funzionare nel giugno 1900 e al Touring Club Italiano si deve l'ideazione, lo studio e l'attuazione del *carnet de passage en douane:* dopo lunga preparazione attraverso i consessi internazionali il primo *carnet* venne appunto presentato dal nostro Touring al Congresso Automobilistico di Parigi del 1903.

Questa precisazione ne porta una seconda: l'Orario-Guida dice che i *carnets* valgono per tutti gli Stati aderenti all'A.I.A.C.R.: ora, a parte il fatto che non sono gli Stati che aderiscono all'A.I.A.C.R., bensì gli Automobile Clubs riconosciuti dagli Stati stessi, occorre tener conto anche dell'Alliance Internationale de Tourisme (A.I.T.) la quale raggruppa tutti i Touring Clubs del mondo e perciò la grande maggioranza dei turisti.

Ci auguriamo dunque che una prossima edizione dell'Orario precisi che i carnets valgono per tutti gli Stati nei quali esistono degli Automobile Clubs aderenti all'A.I.A.C.R. e dei Touring Clubs aderenti all'A.I.T.

Facilitazioni per l'entrata in Germania di autoveicoli stranieri.

Il Ministero delle Comunicazioni del Reich comunica che tutti gli autoveicoli stranieri che, oltre alla targa d'immatricolazione, sono muniti della targa di nazionalità — senza alcuna differenza se essi siano in possesso del certificato internazionale di via o del solo libretto di circolazione nazionale — sono ora esonerati dall'applicazione della targa ovale tedesca, che invece era obbligatoria fino allo scorso anno per quegli autoveicoli stranieri muniti soltanto del libretto di circolazione nazionale e non anche del certificato internazionale di via.

Permane però l'obbligo di essere muniti di una traduzione in lingua tedesca dei documenti redatti in lingue straniere.

Un raduno di idroclimatologia a Taormina.

Dal 1 al 3 maggio avrà luogo a Taormina un importante raduno di idroclimatologia, durante i cui lavori, il prof. Luigi Ferrannini terrà una conferenza sulle « Risorse climatoterapiche della Sicilia ».

Prima della chiusura del raduno gli studiosi che vi avranno partecipato effettueranno una gita in auto sull'Etna.

Progresso turistico e recettivo di Brioni.

In seguito ai lusinghieri risultati della stagione 1936, l'Amministrazione Demaniale, l'Azienda Alberghiera e gli Enti che gestiscono la complessa organizzazione recettiva e sportiva di Brioni, hanno deliberato importanti opere, intese ad accrescere l'attrattiva del luogo e a far progredire, in armonia coi tempi, l'attrezzatura igienica e recettiva di cui l'isola è dotata.

La più importante di tali opere è la costruzione *ex novo* della conduttura sottomarina, che porta a Brioni l'ottima acqua delle sorgenti di Calisano, attraverso il Canale di Fasana.

I grandi alberghi, che sorgono in posizione incantevole lungo la riva del porto, saranno dotati di nuovi impianti, in modo da aggiungere alla sontuosità delle costruzioni le comodità più moderne. Verrà introdotta

in tutte le camere l'acqua corrente calda e fredda e sar accresciuto il numero dei gabinetti da bagno. Le sal e i saloni saranno ampliati e rinnovati nella decora zione e nell'arredamento, secondo le esigenze moderne Nuovi impianti vi saranno pure introdotti che gioverann alla perfezione del servizio, come quello delle segnala zioni luminose, ed altri saranno rinnovati e completati come quello della refrigerazione.

Gli sport, che da tempo costituiscono la fama e i maggior richiamo dell'Isola Brioni, saranno dotati d nuovi e più adeguati impianti. Così saranno sistemat i campi, le tribune, le scuderie richieste per il polo, d cui Brioni è stata la prima stazione italiana. Si miglio rerà l'allevamento e la dotazione dei cavalli da servire per il polo, e per gli altri sport ippici: sella, caccia a cavallo, gymkana, ecc. Verrà del pari sistemato il campo di golf, e si organizzeranno con maggior cura gli altri sport, come la vela, la caccia, la motonautica, l'acqua plano, il nuoto, il ciclismo, ecc.

Anche le comunicazioni con Pola saranno di molto migliorate, mediante il servizio di comodi e rapidi motoscafi.

Una slittovia tra il Rifugio « Carlo Bonardi » e il Passo del Maniva.

Recentemente è stata costruita ed è entrata in funzione una slittovia sulle pendici che dal rifugio « Carlo Bonardi » salgono al passo del Maniva, in alta Val Trompia. La bella località del bresciano, già tanto nota e frequentata dagli sciatori, viene così ad acquistare una nuova attrattiva, che renderà tanto più interessante la pratica degli sport invernali. L'impianto è costituito da uno slittone che trasporta 18 persone sedute, e che viene trainato fino alla cima del monte da un potente motore della forza di 80 cavalli. Il dislivello è di circa 200 metri sopra un percorso di 400.

In occasione del raduno augurale venne disputato il « Trofeo Maniva », per il quale era anche in palio la coppa offerta dall'On. Bonomi, Direttore Generale per il Turismo.

Parteciparono alla gara una settantina di concorrenti di Brescia, Bergamo e Milano.

Le Terme di Recoaro... in provincia di Pavia!

La Rivista « Terme e Riviere » rileva con meraviglia che un giornale di propaganda turistica, riferendo sulle località termali della provincia di Pavia, venne a ricordare certo stabilimento-albergo delle fonti di Recoaro. Non potendosi pensare ad una svista del redattore, l'errore viene attribuito al proto, che avrebbe confuso nientemeno che Pavia con Vicenza.

Il rilievo non è propriamente esatto, poichè uno stabilimento di Recoaro effettivamente esiste in provincia di Pavia, nel territorio del Comune di Broni, a un chilometro e mezzo da quell'abitato. Il volume « Lombardia » della nostra « Guida d'Italia » ne fa cenno, notando che la fonte dà un'acqua solfidrica e solforosa, e che è molto frequentata d'estate.

Dunque, nessun errore da parte del proto, nè del redattore, e neppure di chi, sentendo parlare di Recoaro a proposito della provincia di Pavia, fa le sue meraviglie e le sue riserve. Se c'è in tutto questo una ragione meno evidente, è quella di coloro che vollero imporre il nome di Recoaro alle modeste terme di Broni. Non vogliamo escludere che la località *ab antiquo* portasse proprio quel nome: sarebbe un'attenuante, quand'anche non fosse un semplice pretesto. Comunque, vi sono mille ragioni di convenienza e di chiarezza perchè certe confusioni siano evitate. Tanto più che la denominazione di Terme di Broni appare non meno attraente di quella usata, se si pensa che, oltre ai ricercatori dell'acqua solfidrica e solforosa, essa varrebbe a richiamare i numerosi intenditori capaci di apprezzare il buon vino locale.

ascoltando voci e suoni

riprodotti dal Vostro apparecchio radio, non avete forse mai pensato che in esso vi sono in media

40

condensatori

PREFERITE GLI APPARECCHI RADIO CHE CONTENGONO

CONDENSATORI DUCATI

FUNZIONANO MEGLIO DURANO DI PIÙ

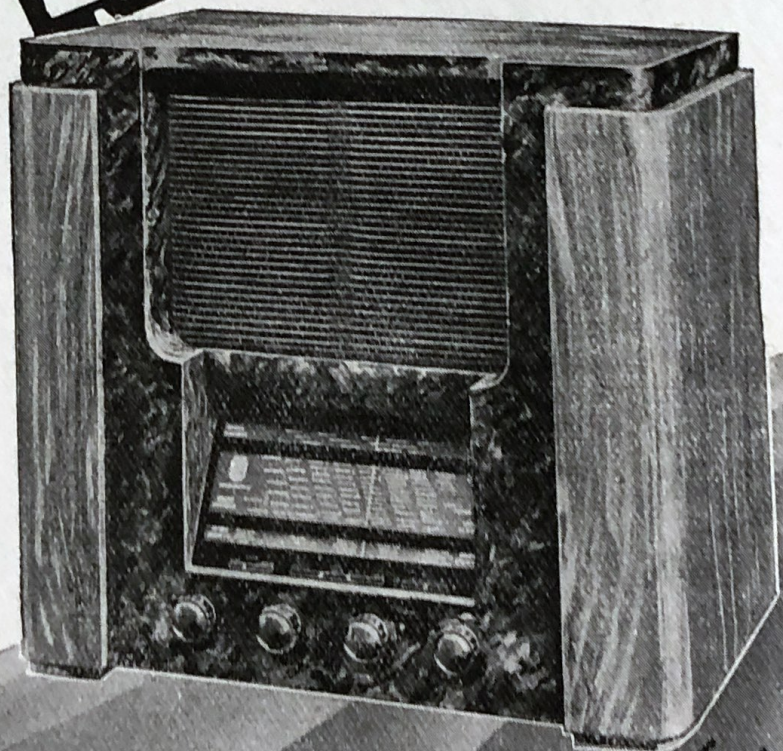
SV 10

SUPERETERODINA
A 5 VALVOLE

DUOTONAL

A SELETTIVITÀ VARIABILE
ONDE CORTE MEDIE LUNGHE

Prezzo L. 1090

Nel prezzo è escluso l'abbonamento alle radioaudizioni.

potenza musicalità sensibilità selettività

V A R I E

Le glorie dell'Artiglieria italiana.

A circa due anni dalla pubblicazione del secondo, esce il terzo volume di quest'opera monumentale, che narra la *Storia dell'Artiglieria Italiana*, a cura del Generale Carlo Montù, editrice la «Rivista di Artiglieria e Genio» (Roma). In considerazione della sua importanza, il Duce fece a quest'opera l'ambito onore di una sua prefazione. Riferendosi a un periodo storicamente laborioso (1815-1870), questo III vol. ha un'importanza indubbiamente maggiore dei due volumi precedenti, dei quali si rese già conto ai lettori.

Dal '15 al '70 si svolse la nostra odissea nazionale ed attraverso le vicende per l'unità d'Italia, nella vasta e precisa documentazione degli eroismi di cui l'esercito die' prova anche nei giorni meno fortunati, l'Autore rievoca con bella evidenza le gesta dell'Arma di Artiglieria, sì ricche di episodi individuali e collettivi, che ancora ci dànno fremiti di entusiasmo e di fierezza.

Il volume dà, innanzi tutto, una visione panoramica della evoluzione compiuta dall'Artiglieria dalla caduta di Napoleone a Porta Pia, e non solo dell'Artiglieria piemontese, ma anche di quella dei principali Stati italiani e dell'Italia ricostituita. Seguono un'ordinata rassegna degli avvenimenti politici e un esame dei progressi graduali che l'Artiglieria andò facendo in quegli anni nell'armamento e nella tattica, progressi controllati sui campi di battaglia.

Un'opera di tanta mole non poteva essere fatica esclusiva di un solo: il Generale Montù diresse e armonizzò i contributi di un gruppo di affezionati e devoti collaboratori, tutti noti studiosi nel campo delle discipline belliche, quali il Gen. Manganoni, i colonnelli Flores, Ravenni, Ricci, Rigoni, Sarfatti, il Cap. Ing. Stefanelli.

Da segnalare anche la ricca, preziosa iconografia, che deve essere costata lunghissime e pazienti ricerche.

A quest'opera potranno largamente attingere, per la parte documentale, gli studiosi che si accingeranno a ricostruire la storia del nostro Risorgimento su materiali autentici, finora troppo negletti. Non v'è episodio guerresco che il libro non illumini di nuova luce, poichè l'Artiglieria, specie quella piemontese, fu spesso elemento decisivo nelle guerre per la nostra indipendenza, come a Goito e a Peschiera nel '48.

La bonifica integrale.

Una grande opera, notevolissima per interesse pratico, ha veduto or ora la luce. Si tratta dei dodici volumi della *Biblioteca della Bonifica Integrale* (Firenze, Barbèra). Pubblicati nel giro di un anno, questi 12 volumi, quasi tutti divisi in due o più parti, costituiscono complessivamente 23 tomi, di 150 a 250 pagine ciascuno, corredati da fotografie, da grafici e dalla bibliografia, i quali illustrano, sotto tutti gli aspetti possibili — storico, politico, legislativo, idraulico, tecnico, economico, agronomico forestale, igienico — il grande pro-

"Nulla di più triste del "consommé" inflitto da molti grandi Alberghi ai clienti desiderosi di saporosi risotti e di fragranti pastasciutte che fra l'altro invogliano a bere i nostri eccellenti vini italiani".

blema che ha interessato in ogni tempo il nostro Paese, che ha avute così funeste conseguenze nella sua storia millenaria e che oggi è entrato finalmente nella fase della sua perfetta, completa, assoluta soluzione, perchè impostato nei suoi esatti termini soltanto dalla politica lungimirante del Regime.

Questa pubblicazione è stata curata e diretta da Arrigo Serpieri, Giulio De Marchi e Mario Tofani.

Il viaggio del Po.

Abbiamo letto con vivo interesse il bel lavoro di Cesare Jacini, *Il viaggio del Po* (*traccia storico-estetica per la visita ai monumenti ed ai luoghi della Valle Padana*), pubblicato or ora a Milano dall'editore Ulrico Hoepli. È la prima di tre parti che comporranno tutta l'opera, opera di largo respiro, che va molto al di là di quello che può indicare il titolo. Il viaggio del Po è un'ampia visione, di analisi e di sintesi a un tempo, di tutta la valle padana, nel paesaggio, nella sua esistenza romana, bizantina e longobardica e nel primo fiorire dei Comuni. Alle parti seconda e terza (l'una in corso di stampa, l'altra in preparazione) è affidato la materia relativa ai Comuni nella lotta contro il feudalismo, l'avvento e lo sviluppo delle Signorie e l'epilogo di questa grande storia nelle campagne e nelle città.

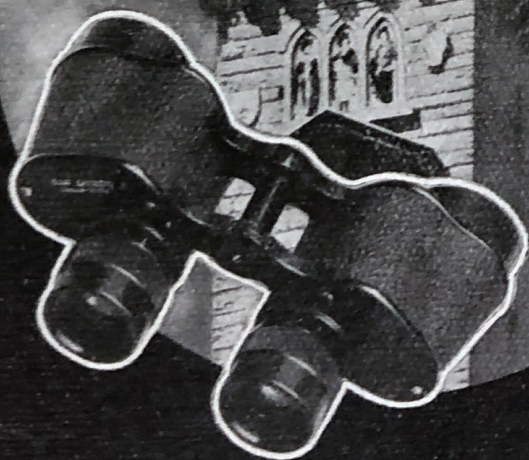
Una vasta preparazione culturale nel campo dell'archeologia, della storia, della scienza ecclesiastica, dell'agiografia, del simbolismo, un vivissimo fervore per la nobiltà del tema, uno stile agile snodato concorrono a fare di questo libro un'opera di dottrina e di poesia.

In tanta ampiezza di quadro non sarebbe di buon gusto rilevare qualche piccola menda; è invece doveroso esprimere la nostra riconoscenza verso l'autore che ha arricchita la nostra non soverchiamente vasta letteratura storico-turistica di un'opera di così evidenti pregi, primo fra tutti quello di un profondo sentimento della romanità, anche se non si possono accettare in pieno le molte idee generali esposte nella battagliera prefazione, anche se qualche apprezzamento può sembrare, diremo così, vivace: un bel difetto che si perdona ben volentieri alla passione che anima il Jacini.

Un pregio particolare dell'opera è dato dalla ricchezza illustrativa: 33 tavole fuori testo e non sappiamo quante centinaia di illustrazioni nel testo; tutte scelte con molto acume e sagacia, tutte di valore documentario e spesso molto significative nel loro accostamento. Nel difficile lavoro di ordinamento di questo materiale illustrativo è occorsa qualche inesattezza: così, non corrisponde a verità la didascalia della fototipia a pag. 13, la quale non rappresenta «Pressi di Ravenna (San Vito)–Antico ponte sul Rubicone», ma gli avanzi del ponte romano della via Emilia al passaggio del fiume Uso, in confine tra i Comuni di San Mauro Pascoli e Rimini.

La Fiera Campionaria Svizzera di Basilea.

Dal 3 al 13 aprile avrà luogo a Basilea la 21ª Fiera Campionaria Svizzera. Iniziando il suo terzo decennio, la grande manifestazione annuale darà prova luminosa del suo costante incremento. La Fiera non è un'esposizione, ma un vero e proprio mercato, che si presta mirabilmente a mettere in diretta relazione di affari i produttori e gli acquirenti di tutto il mondo.

Per esservi ammessi ad esporre è necessario dimostrare la propria qualità di industriali. Situata a capo di grandi vie internazionali, Basilea è un punto ideale di convegno per tutte le attività produttrici e di scambio che attendono l'ora della grande ripresa.

NUOVI DISCHI DI FILM

SAN FRANCISCO
S. Francisco, fox trot, Orchestra Dino Olivieri
E tu? valzer lento, id. GW. 1354
E tu? valzer lento, Orchestra Roy Fox
My first love song, valzer dal film «Regina di cuori» GW. 1346

PARADISO DELLE FANCIULLE
You, fox trot, Orchestra Roy Fox
A pretty girl is like a melody, fox trot, id. GW. 1300
Solo il tuo amore, fox trot, Orch. Dino Olivieri
Valzer della domenica (non del film), canzone valzer, R. Mori GW. 1350

VIVERE
Vivere, canzone fox trot, Tito Schipa
Nostalgia, canzone fox lento, id. DA. 1530
Torna piccina, canzone tango slow, Tito Schipa
Romantico slow, canz. fox lento, id. DA. 1531
Eternamente mia, canzone fox trot, Tito Schipa
Torna la serenata, dal film «Re di danari», canzone valzer, id. DA. 1549

SINFONIE DI CUORI
Tu sei la mia vita, canzone, Beniamino Gigli
Notte a Venezia (non del film), barcarola veneziana, id. DA. 1535

NAPOLI VERDE E BLU
Torna a Marechiaro, Ruggiero t.
Isola 'e Capri, Ruggiero t. HN. 1028
Napoli verde e blu, Assante t.
Tango del vento, Serra t. HN. 1122

NONA SINFONIA
Aus deinen Augen strahlt mir das Glück, tango, Orchestra Will Glahé
Lost, fox trot (non del film), Orchestra Guy Lombardo GW. 1304

FOLLIE D'INVERNO
Bella e fulgida così, canz. fox trot, F. Borghetti t.
Che bel romanzo d'amor, canzone fox trot, Serra-Allulli HN. 1173
A fine romance, fox trot, Orch. Guy Lombardo
Raindrops, tango, Orch. Joe Loss, GW. 1328

UNA POVERA BIMBA MILIONARIA
But definitely, fox trot, Orchestra Ray Noble
When I'm with you, fox trot, id. GW. 1289

SEGUENDO LA FLOTTA
Let's face the music and dance, fox trot, Orch. Ray Noble
Alone, fox trot, dal film «Una Notte all'Opera», Orchestra T. Dorsey GW. 1234

Dischi GW e HN L. 15 - DA L. 22

AUDIZIONI E CATALOGHI GRATIS PRESSO I RIVENDITORI AUTORIZZATI IN TUTTA ITALIA

"LA VOCE DEL PADRONE"

LA CASA DI PIRANDELLO A PORTO EMPEDOCLE

LUIGI PIRANDELLO DINANZI AL TEMPIO DELLA CONCORDIA (*Fot. C. De Angeli*)

Chi dalla strada nazionale diverga su un viottolo silenzioso e deserto che da Villa Seta conduce a Porto Empedocle, raggiungerà in breve, attraverso i campi, la vecchia casa dove Luigi Pirandello nacque, visse una parte della sua infanzia e tornò sovente con la famiglia nei primi anni della giovinezza operosa.

Questo remoto asilo di pace, da cui si apre una delle più superbe visioni della campagna siciliana, ha di fronte il più bel mare dell'Isola e domina il panorama di Agrigento, co' suoi maestosi templi dorici che si profilano sulla costa, dove crescono l'asfodelo, l'acanto e la vite. Da lato s'affaccia un informe scoscendimento cretaceo, che merita bene il nome di *Caos*.

Colà, sotto il cielo più luminoso d'Italia, sedette un giorno, all'ombra di un vecchio ulivo e di un grande pino che ancora fa ombra al sole, il giovi-

LA CASA DOVE NACQUE LUIGI PIRANDELLO (*Dis. di C. Vitale*)

netto silenzioso e solingo, sognando i fantasmi che un giorno avrebbe animato del suo possente spirito creatore.

Chi entri nella vecchia casa e si affacci alla finestra per guardare ciò che da essa videro i Suoi chiari occhi sognanti, scorgerà il mare infinito e, sul mare, Agrigento, aggrappata alla scogliera, come un nido di aquile; a destra la campagna soffusa del verde argenteo degli ulivi e dell'aerea lievità dei mandorli fioriti.

In questa casa de' suoi vecchi, luminosa e lontana dai rumori del mondo, Luigi Pirandello, prima di morire, dispose di tornare, fredda spoglia inanimata, a dormire l'ultimo sonno. E partì solo per l'estrema dimora, che era stata anche la sua prima, all'alba della vita. Aveva scritto che ponessero le sue ceneri in un'antica urna greca, rinvenuta da tempo smuovendo la terra dell'orto paterno e la collocassero in vista del mare e delle colonne dei templi vetusti, che si staccano in lontananza sull'azzurro del cielo.

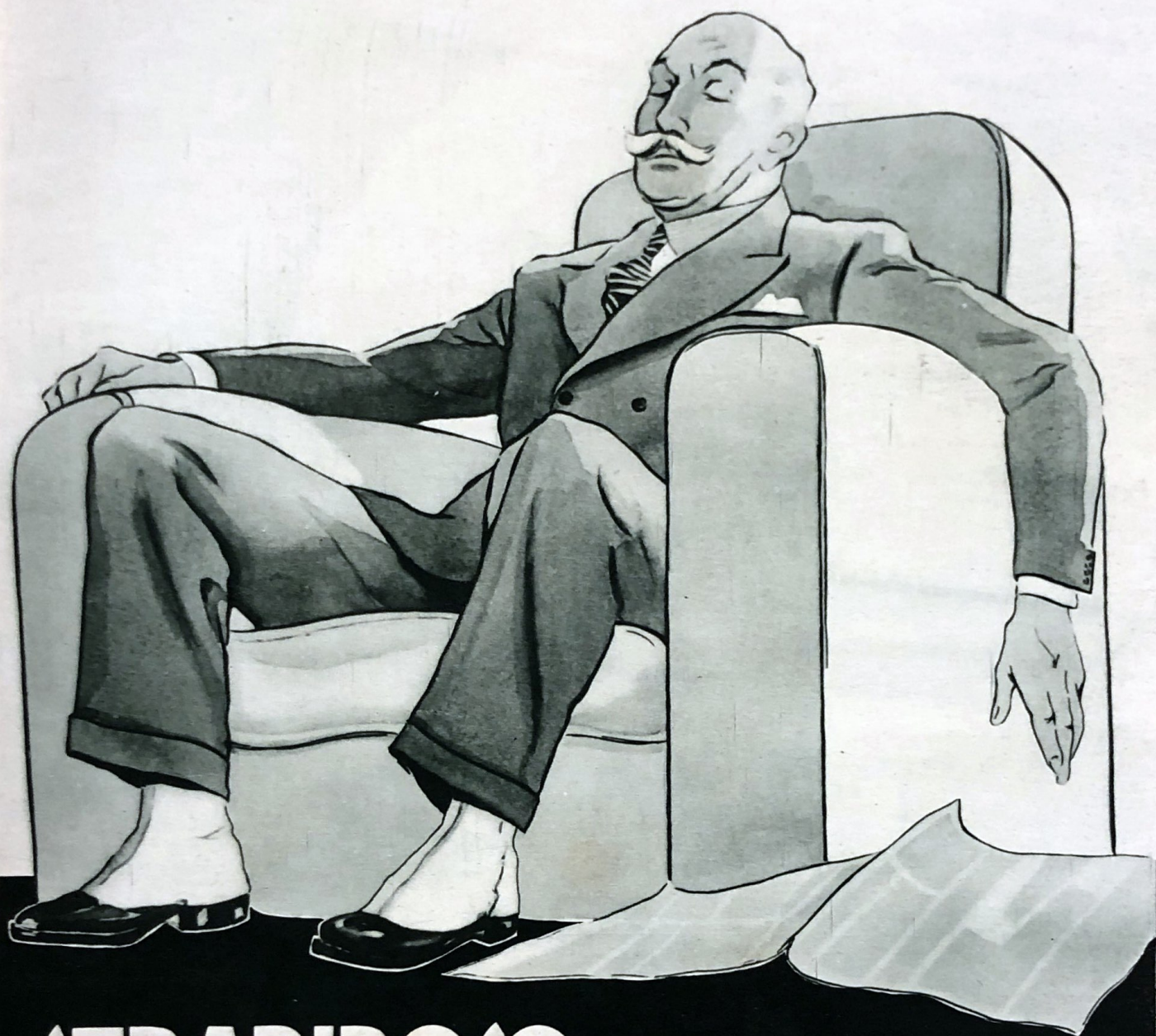
Un mattino di questa risorgente primavera, uno dei suoi vecchi amici agrigentini recò una fotografia dello Scomparso, presa tre anni prima davanti al Tempio della Concordia, e con mano tremante l'appese alla parete della Sua camera, dove, a cura della famiglia e degli amici, troverà luogo quanto prima un minuscolo museo pirandelliano.

Quanti, visitando questi luoghi su cui splende tanta luce di natura e di storia, e sostando alla vecchia casa romita, dove Luigi Pirandello ebbe ed ha la sua prima ed ultima dimora terrestre, fisseranno gli occhi in quest'umile ritratto, per conoscere le sembianze di Colui di cui lessero le opere! Poi, il loro sguardo, staccandosi dai tratti del Suo volto, errerà per il vasto silenzio di queste piagge, dove i cuori devoti sentiranno di ritrovarlo in ispirito, solo, come fu in tutta la sua vita e in tutta la sua arte, e pensoso dei grandi abissali problemi delle anime.

Qui, dove non giungono gli echi del mondo distante e si odono appena, nelle notti di tempesta, gli echi del mare; qui, fra due infiniti — il mare e il cielo — i cuori memori ritroveranno il Maestro, non solo in ciò che resta della sua spoglia mortale, cui volle risparmiati gli estremi onori e gli omaggi della folla, ma sentiranno Lui vivo, in mezzo alle creature ch'Egli espresse dal Suo genio e ehe vissero e soffrirono in Lui e con Lui, prima di commuovere e indurre a meditazioni milioni di altre creature in tutto il mondo civile.

Qui tutti comprenderanno ciò che Egli fu, l'universalità della Sua arte e l'ansia del Suo spirito insonne, che ha finalmente trovato la grande pace.

Fra gli scrittori nostri contemporanei Luigi Pirandello è forse colui che portò più lontano il nome d'Italia. Italiani e stranieri, che ricercheranno le tracce del nostro Genio dove riposano i grandi morti, arresteranno i loro passi non più soltanto ad Arquà, a Ravenna, in Santa Croce..., ma verranno in devoto peregrinaggio anche a questo eremo, presso il mare da cui vennero ellenici influssi alla civiltà di Roma.

PORTO EMPEDOCLE DALLA CASA DI PIRANDELLO. A DESTRA, IL «CAOS». (*Dis. di C. Vitale*)

LE VIE D'ITALIA

RIVISTA MENSILE DEL TOURING CLUB ITALIANO

ANNO XLIII - NUMERO 4

APRILE 1937 - XV E. F.

LE NUOVE OPERE DEL TOURING

CINQUE NUOVI VOLUMI DELLA "GUIDA D'ITALIA„

Sono usciti cinque nuovi volumi della grande *Guida d'Italia*, totalmente rifatti: Marche, Umbria, Firenze e dintorni, Sicilia, Libia (1). Contemporaneamente alla *Guida breve*, che nella sintesi di tre volumetti comprenderà il panorama artistico e turistico, storico e pittoresco, geografico e culturale, di tutta l'Italia, il Touring continua la sua grande Guida rinnovata, che per comprendere il panorama medesimo, di volumi ne richiede ventidue.

La *Guida breve* è quasi una visione della Penisola — con le Colonie e l'Impero — côlta, come un tempo metaforicamente si diceva, a volo d'uccello, e come oggi più esattamente si può dire, fuori di ogni metafora, a volo d'aeroplano. La *Guida d'Italia* offre la stessa visione, ma osservata, analizzata, frugata, sviscerata con la lente del ricercatore e l'anima del poeta nelle sue luci e nelle sue ombre, nelle pieghe più segrete ove si annidano le sorgenti del fascino suo, nelle sue bellezze manifeste e nelle sue bellezze riposte, nelle impronte della sua immortalità.

La *Guida breve* è la piccola fotografia del film, precisa e concentrata entro pochi centimetri quadrati, essenziale; la *Guida d'Italia* l'imagine proiettata sul vasto schermo, dove in più ampie dimensioni svela al pubblico i suoi particolari minimi, fa di ogni segno impercettibile una forma, acquista rilievo e movimento, conferisce al volto la sua espressione compiuta, vorremmo dire il calore della vita.

La *Guida breve* è utile soprattutto al turista che vuol viaggiare l'Italia rapidamente, camminar molto e soffermarsi poco, dare al paesaggio uno sguardo d'insieme, far provvista intensa di impressioni, vedere tutto quello che si presenta ai suoi occhi, senza andare a cercarlo nei ripostigli, sapere quel che le cose dicono col loro linguaggio aperto, poichè manca il tempo di ascoltarne le voci segrete. Egli non può portarsi in

(1) *Marche*, 338 pag., 9 carte geografiche, 6 piante e 31 stemmi, L. 16; spediz. racc. in Italia, Impero e Colonie L. 1.50, estero L. 3.

Umbria, 376 pag., 8 carte geografiche, 6 piante e 20 stemmi, L. 15; spediz. racc. L. 1.50, estero L. 3.

Sicilia e Isole Minori, 563 pag., 24 carte, 14 piante di città, L. 18; spediz. racc. L. 2, estero L. 4.

Libia, 451 pag., 19 carte, 10 piante di città, L. 16; spediz. racc. L. 2, estero L. 4.

Firenze e dintorni, 450 pag., 3 carte, 2 piante di città, L. 15; spediz. racc. L. 1,50, estero L. 3.

Indirizzare le richieste all'Amministrazione del Touring Club Italiano, Corso Italia 10, Milano.

tasca una bibliotec , e trova in questi tre volumetti il suo viatico necessario.

La grande Guida è quasi un'enciclopedia d'Italia, in formato maneggevole: un'enciclopedia della sua storia e della sua vita attuale, del suo clima e del suo paesaggio, dell'arte sua di ogni tempo, dei suoi alberghi e delle sue stazioni di cura, delle sue strade antiche e nuove, delle sue opere pubbliche in continuo sviluppo, delle tradizioni, dei costumi, delle curiosità anche minime. E questa ricchezza di contenuto, questa molteplicità di argomenti e d'intenti la differenzia essenzialmente dalle guide più famose che vanno per il mondo, le quali di solito — senza disconoscere i meriti di nessuna — circoscrivono il loro orizzonte alla parte più propriamente turistica e artistica del paese. Opera, dunque, di cultura e d'informazione insieme. Opera da biblioteca. Ventidue volumi, dai sette che erano all'inizio dell'impresa. Opera monumentale.

Ma dalla biblioteca, il viaggiatore — nativo o forestiero — che voglia visitare e studiare particolarmente una regione o una città, trae il volume di quella data regione e di quella particolare città, e in esso trova il quadro completo dei luoghi, degli uomini, delle cose, delle memorie che lo interessano.

La guida è dotta, precisa e cordiale. Previene

OZII TRIPOLINI NEL CALDO MERIGGIO. (Fot. Stefani)

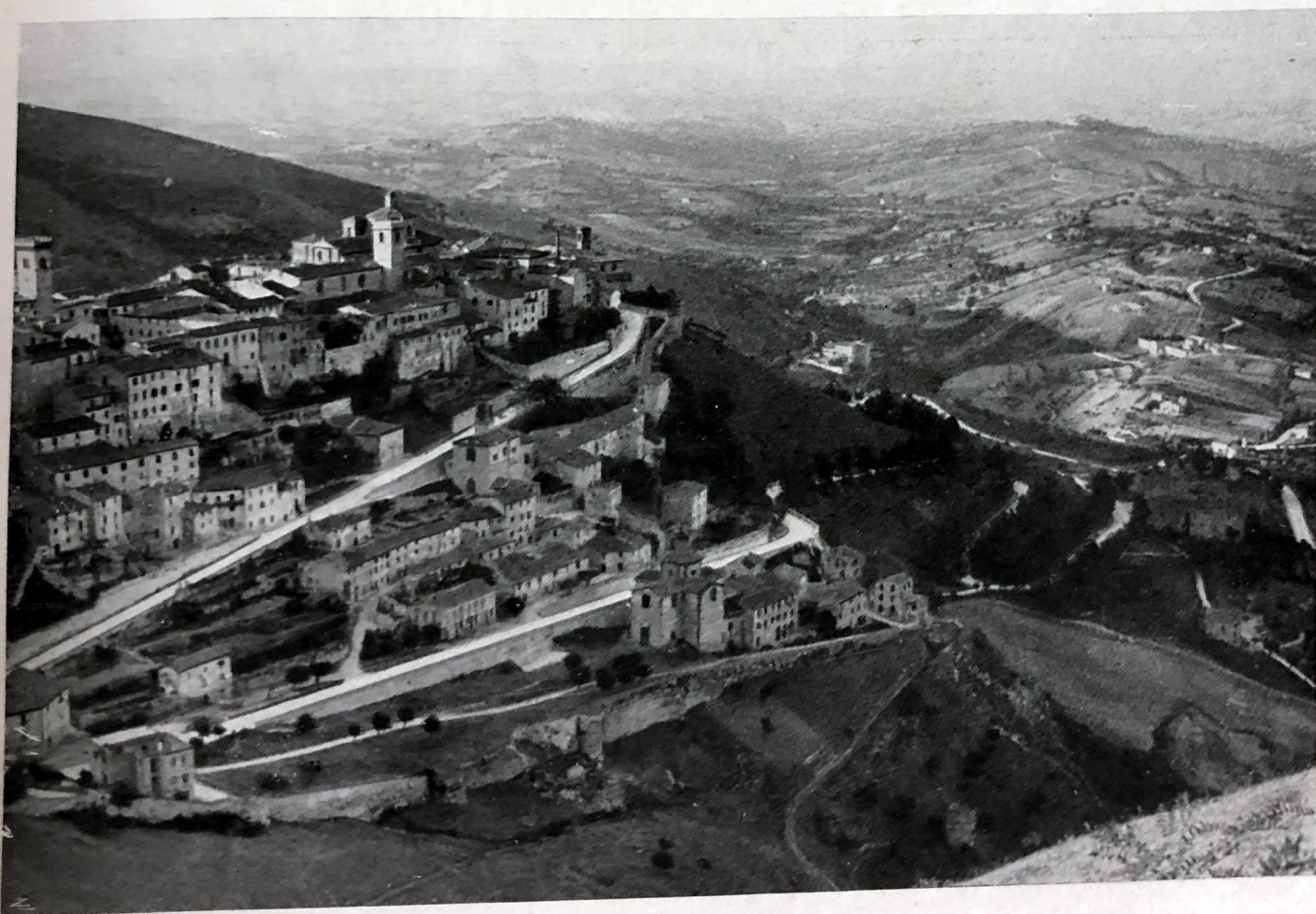
VEDUTA AEREA DI GADAMES CANDIDA FRA IL VERDE DELLA SUA OASI, DETTA LA « PERLA DEL SAHARA ». (Arch. Fot. T.C.I.)

IL MONUMENTALE ARCO DI TRIONFO ERETTO NEL DESERTO SIRTICO, SULLE ROVINE DELLE ARE DEI FILENI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

i suoi desiderii ed altri gliene provoca. Stimola e subito appaga la sua curiosità. Gli offre delle sorprese. Gli crea bisogni nuovi di apprendere cose che ignorava. Essa lo accompagna a passo a passo, di sosta in sosta, per le grandi strade che conducono ai luoghi famosi e per i viottoli che si arrampicano verso i ruderi delle nostre più gloriose memorie o discendono negl'ipogei della storia nostra più antica. Essa lo accoglie negli alberghi di ogni prezzo e di ogni conforto, lo fa riposare nei ritrovi più indulgenti al riposo, dove il clima è più salubre, il cielo più sereno, lo spettacolo più vago e attraente. Lo diverte e lo istruisce, gli risparmia fatica e spesa. Diligentemente essa gli rivela i tesori dissotterrati di questa terra povera di miniere, ma inesauribilmente ricca di monumenti sepolti; gli spiega i segreti delle sue costumanze e delle sue leggende, gli addita a una a una le opere d'arte — archi di trionfo e mausolei, statue e fontane, chiese e torri, quadri e affreschi — di ognuna indicandogli l'età, l'autore, l'importanza, il pregio. Infine, gli presenta le grandi opere compiute dopo la guerra vittoriosa: palazzi, stazioni ferroviarie, ponti, porti, acquedotti, ospedali, scuole, stabilimenti industriali e case coloniche, le nuove città universitarie, sportive e cinematografiche; le grandi opere di bonifica agraria,

URBINO - IL PALAZZO DUCALE. (Fot. Bombelli)

IL PANORAMA DI RECANATI COME APPARE DAL « COLLE DELL'INFINITO ». (Fot. M. Carafa)

I DIRUPI DEL MONTE CÒNERO, PRESSO NUMANA. *(Fot. M. Carafoli)*

VEDUTA PARZIALE DI ARCEVIA E DEI COLLI DEL PREAPPENNINO MARCHIGIANO. *(Fot. M. Carafoli)*

che han rinnovato il suolo antico in ogni parte della Penisola, che han moltiplicato il prodotto della nostra agricoltura, che han creato nell'Agro pontino una nuova provincia. Sono questi i monumenti dell'Italia odierna, i quali han dato al volto dell'antica terra mediterranea un'espressione di nuova giovinezza, il segno della nostra rinascita operosa, della nostra salute e della nostra volontà: monumenti degni di esser conosciuti dallo straniero quanto l'arco di Tito o piazza San Marco o la galleria degli Uffizî. Soprattutto per essi la nuova Guida è tanto cresciuta di mole dalla prima edizione e dal disegno iniziale. L'Italia nuova, sovrapposta all'Italia antica, non la cancella, anzi la ravviva e la moltiplica: e la Guida rinnovata, comprendendo l'una e l'altra, può considerarsi assolutamente opera di nuova fattura.

Nè la quantità grande di particolari notizie su ogni argomento, e di fatti, di nomi, di dati, di date diventa mai un ingombro o una confusione nelle 400-500 pagine di ogni nuovo volume, così dense, così varie tipograficamente di caratteri rotondi, corsivi e neretti, così ricche di illustrazioni — nuove piante di edificî e di città, nuove cartine su più larga scala — perchè la varia materia, ordinata per itinerarî con criteri risultati eccellenti alla prova dei fatti, accortamente di-

CHIESA DELL'ABBAZIA DI S. PIETRO IN VALLE, PRESSO FERENTIL[LO]

ASSISI. LA PIAZZA DEL COMUNE VISTA DAL COLONNATO DEL TEMPIO DELLA MINERVA. (*Fot. Ste*

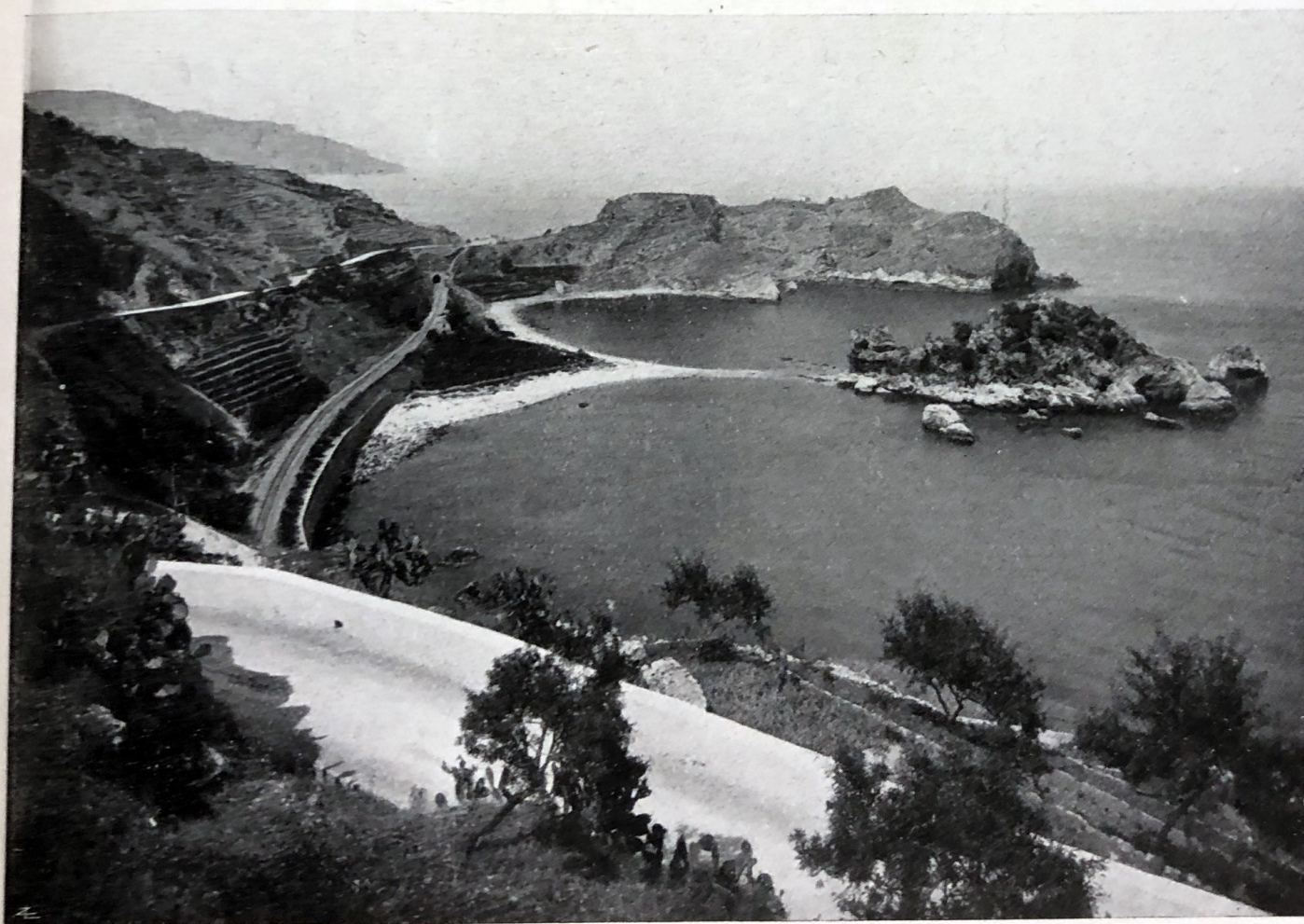
TERNI: IL CORTILE (FINE DEL SECOLO XV) DEL PALAZZO ALBERICI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

stribuita e accuratamente sorvegliata dal redattore e dallo stampatore, e per ogni regione preceduta da uno sguardo d'insieme, affidato a scrittore competentissimo, è stata con ogni scrupolo controllata dai rilievi compiuti con nuovi sopraluoghi, e completata dai raccoglitori e fornitori di notizie, che sono in ogni regione i migliori collaboratori del Touring. A questo modo i particolari minimi, così densi e così diversi, non riescono mai a offuscare la chiarezza panoramica del quadro, e le più sottili e minute linee interne nulla tolgono all'impronta caratteristica del volto di ogni regione.

Ecco qui, insieme con la Sicilia e con la Libia — con le terre cioè che possono essere considerate le sentinelle avanzate della Madre patria, la grande isola più lontana e la colonia più vicina, la colonia che forma quasi l'estremo lembo della Penisola, la nostra quarta sponda — ecco qui i tre volumi dell'Umbria, delle Marche, di Firenze con i suoi dintorni. Sfogliandoli, ci torna alla memoria il *Canto dell'Amore* di Giosuè Carducci. Sono appunto i luoghi sui quali spaziava il suo sguardo dall'alto del promontorio etrusco di Perugia. Sono i monti, i colli, le valli, i fiumi sui quali si rincorrevano quelle strofe alate, come stormi di moderni aeroplani.

PALERMO, DAL MONTE PELLEGRINO. (*Fot. E. Biagini*)

PALERMO - LA MERAVIGLIOSA SOLITUDINE FIORITA DEL CHIOSTRO DI S. GIOVANNI DEGLI EREMITI. (*Fot. Anderson*)

AGRIGENTO - NELLA PIANURA SOLATÌA SI PROFILANO I TEMPLI GRECI. *(Fot. A. G. Cuffaro)*

TAORMINA - NEL SOGNANTE MARE, PRESSO IL CAPO DI S. ANDREA, SI CULLA L'ISOLA BELLA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

Ricordate?

Da' vichi umbri che foschi tra le gole
de l'Apennino s'amano appiattare,
da le tirrene acropoli che sole
stan sui fioriti clivi a contemplare...

sino ai

... casolari al sol lieti fumanti
tra stridor di mulini e di gualchiere....

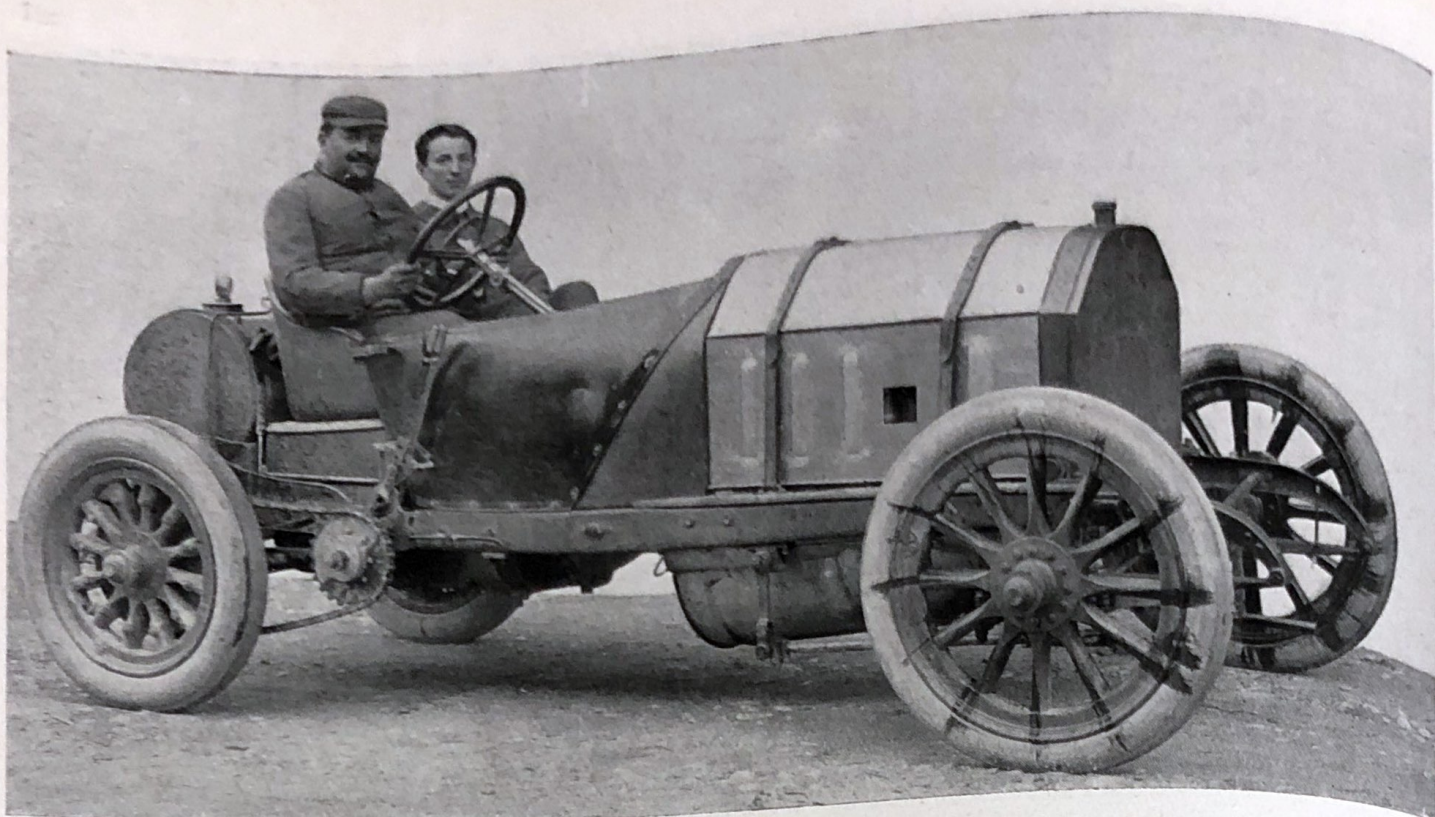
è tutta l'Umbria, è tutta la Toscana, son tutte le Marche e l'Abruzzo, con i foschi palazzi del popolo e dei signori, con le cattedrali e gli eremi del Santo d'Assisi, con i vestigi e le orme incancellabili di Roma in ogni campo e su ogni strada, con le rocche, le mura, le torri di ogni barbaro invasore e di ogni indigeno difensore, con i villaggi operosi, con le piazze gloriose, con i pingui campi della Val di Chiana, coi neri boschi dell'Appennino, con i vigneti digradanti a solatio in riva d'Arno. La terra di tutta l'arte del Rinascimento, la terra della più alta poesia da Dante a Leopardi, la terra della santità francescana.

La visione di Giosuè Carducci è in queste pagine e in queste carte realizzata con l'esattezza e la perfezione fotografica, che frugando in ogni piega e svelando ogni segreto, per virtù stessa dei luoghi descritti da tutte le pagine sprigiona l'incanto della poesia.

* * *

FIRENZE - UNA TIPICA STRADA D'OLTRARNO. (Fot. S. Bricarell

FIRENZE - IL PONTE DI S. TRINITA CON LE STATUE DELLE QUATTRO STAGIONI A CAPO DELLE SPALLETTE. (Fot. St

FIRENZE - GLI UFFIZI COL PALAZZO DELLA SIGNORIA E LO SFONDO DELLA PIAZZA OMONIMA. *(Fot. S. Bricarelli)*

LANCIA E BORDINO SULLA « FIAT » TIPO « GRAND PRIX » DEL 1907. (Fot. Biscaretti)

LANCIA, PIONIERE DELL'AUTOMOBILISMO

Scrivendo queste note in occasione della morte di Vincenzo Lancia, non vorrei fare un necrologio; non mi pare possibile scrivere in tono funebre a proposito di un Uomo che, se pure il destino ci ha immaturamente strappato, è tuttavia così vivo tra noi; vivo e vitale, poichè lascia il retaggio di un grandioso organismo industriale in piena efficienza, nonchè i frutti di una genialità, di una esperienza e di una volontà senza pari costruttive in quelli che furono i suoi fedeli, attenti collaboratori e sono oggi i continuatori dell'opera sua.

Egli è stato un fenomeno di *vita*, e discorrendo della sua *vita* non è possibile astrarre da quella di tutto l'automobilismo italiano, dalle sue origini a oggi. Si dovrà dire dunque di Lui non solo come d'un pioniere, d'un inventore, d'un costruttore, d'un grande industriale, ma come d'un simbolo della attività meccanica che più efficacemente ha spinto le generazioni odierne alla conquista delle velocità trasformatrici del mondo. Più che esaltare un Uomo, si dovrà constatare la formidabile potenza che all'uomo è dato raggiungere in determinati periodi della storia; la quale non forma gli uomini, ma dagli uomini è formata. Nella storia dell'automobilismo italiano, Lancia ha l'importanza di un dittatore.

ADELE E VINCENZO LANCIA. (Fot. Minetti)

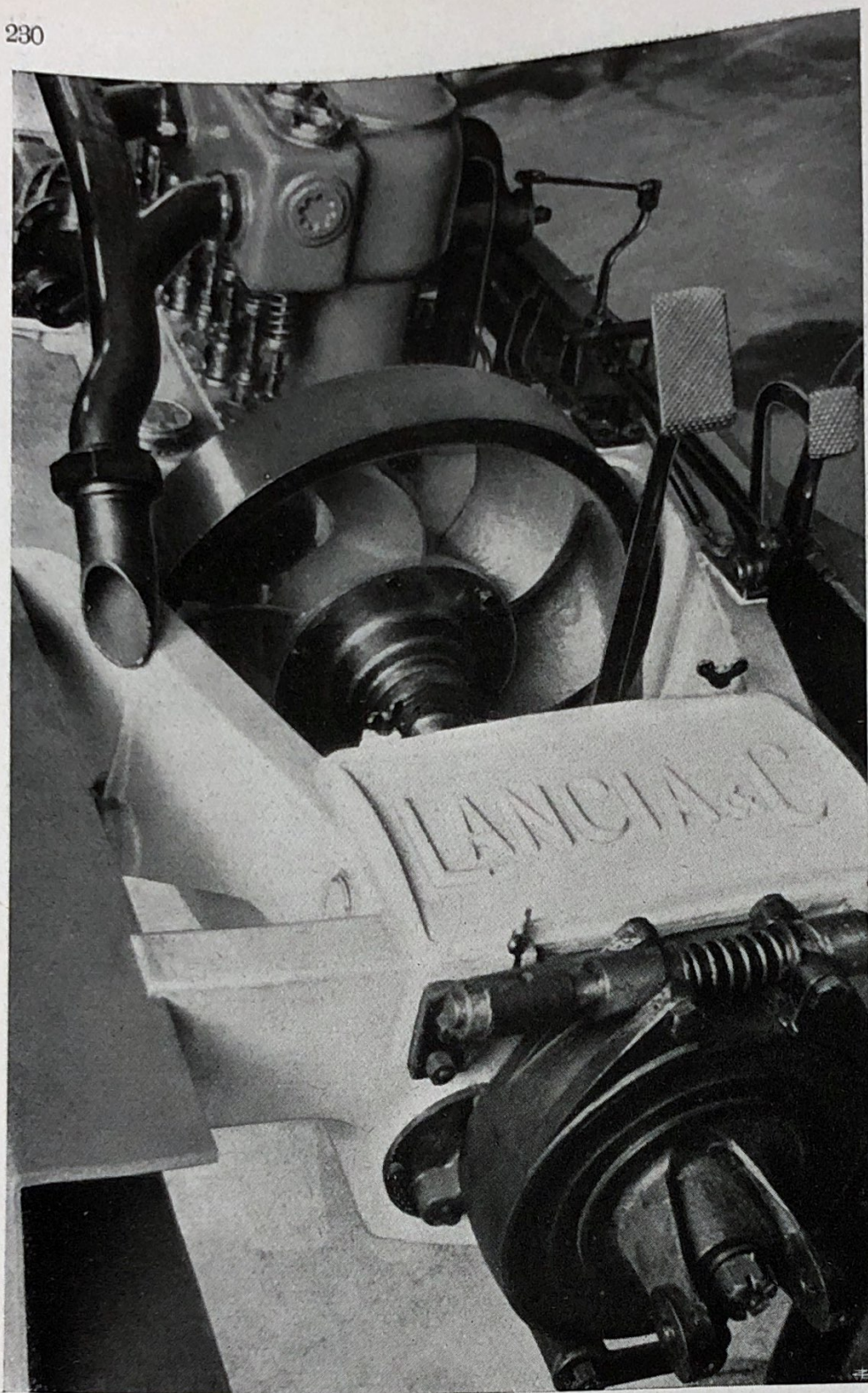
LA PRIMA VETTURA DA CORSA DI VINCENZO LANCIA: LA FIAT 6 HP CON CUI VINSE, A PADOVA, NEL 1900, LA GARA DI RESISTENZA E IL RECORD DEI 10 KM.; POI, A BRESCIA, QUELLO DEI 5 KM. *(Fot. Biscaretti)*

I giovani — ai quali sono particolarmente rivolte queste mie note — credo non possano immaginare il mondo senza l'automobile. Non sono quindi in grado di giudicare la rivoluzione che essa ha portato nella vita sociale. Ma se mi vorranno seguire, io li condurrò indietro nel tempo che parrà loro fiabesco, quando la parola « distanza » aveva un rapporto visivo più che chilometrico, e il muoversi degli uomini nello spazio poteva sempre paragonarsi al moversi, al correre degli altri animali. « Tempo beato », dicono i *laudatores temporis acti*. Ogni risposta sarebbe stolta, chè noi accettiamo la vita nel suo cammino, senza discuterlo, e i rimpianti ci sembrano inutili, tanto più quando contrastano con la storia.

L'invenzione del motore a scoppio segnò l'inizio di un'êra nuova e destò subito un vivo fermento di iniziative per l'applicazione di esso ai mezzi di locomozione. Gli anni dell'adolescenza di Vincenzo Lancia coincidono con quelli in cui la vettura mossa dal motore a scoppio fa il suo primo ingresso nel mondo. Figlio di un industriale, (suo padre aveva una importante fabbrica di scatolette di carne) egli abitava, a Torino, in un palazzo — di proprietà paterna — al pian terreno del quale Giovanni Ceirano aveva un negozio di biciclette. Dotato di particolare passione per la meccanica, poco più che fanciullo Vincenzo trascorreva parecchie ore delle sue giornate nella piccola officina del Ceirano, fino a determinarsi poi a lasciare gli studi per seguire unicamente la propria naturale inclinazione. Non disdegnò fin d'allora — egli che, essendo ricco, avrebbe potuto trascorrere l'adolescenza negli svaghi spensierati della vita studentesca — di piegarsi alla dura fatica dell'operaio. Le sue mani di fanciullo si incallirono presto nell'uso degli utensili d'acciaio. Questo inizio rude, questo pratico manifestarsi della grande passione, occorre sia considerato come il primo segno della nobiltà morale e intellettuale di Colui che doveva poi diventare il principe dei costruttori d'automobili.

Lo scolaretto di Ceirano non tardò ad affermarsi come maestro anche nell'automobilismo d'allora. Il Ceirano, infatti, fece acquisto di una delle prime vetture automobili che allora circolassero: strano veicolo, che destava molto stupore e molta ironia in chi lo guardava passare nelle strade; ingombro più che oggetto utilitario, giocattolo più che cosa seria, secondo il giudizio delle scettiche maggioranze. Il Ceirano stesso, a tutta prima, non lo seppe adoperare, far camminare. Vincenzo Lancia vi dedicò subito tutto l'acume del suo ingegno pronto ed audace, tutto il suo amore istintivo di meccanico appassionato. Smontò quei rudimentali congegni pezzo per pezzo, li studiò, li ricompose, s'impadronì del loro segreto, comprese le possibilità della loro efficacia, della loro potenza, li perfezionò. Per qualche tempo fu l'unico a saper guidare e far correre il veicolo.

M'è piaciuto soffermarmi a questo albore della carriera automobilistica di Lancia, che è poi l'albore dell'automobilismo mondiale. Mi pare che si debba pensare quasi con religioso rispetto a quella adolescenza d'un Uomo, la quale coincide con l'adolescenza di un'epoca storica. Si dice talvolta la parola « meccanico » quasi con sdegnosa indifferenza; vorrei che, applicando questa parola a Lancia, le si desse il significato che merita per definire il pioniere di una nuova civiltà: quella trasformata dai rapporti veloci fra gli uomini, dai modificati valori delle distanze nello spazio e nel tempo.

Ma non basta affermare, sognare la velocità come principio di un'êra nuova, studiare i mezzi tecnici per raggiungerla; occorre tentarla personalmente, conoscerne le vertigini, sfidare i pericoli mortali ch'essa impone, amare le dure fatiche, le ansiose attese, le au-

CHASSIS LANCIA 35 HP, PRIMA APPLICAZIONE IN EUROPA DELL'EQUIPAGGIAMENTO ELETTRICO SULL'AUTOMOBILE. *(Fot. S. Bricarelli)*

dacie pazzesche, le sconfitte e le vittorie che essa offre. Occorre essere quel ch'è il poeta con la sua ispiratrice: l'amante e il cantore della propria donna, dèmone ed angelo.

Può infatti paragonarsi alla celebrità di un grande poeta quella che Lancia raggiunse in tutto il mondo, come conquistatore di velocità, negli anni eroici dell'automobilismo, ossia da' suoi albori fino al 1908. E se tuttora si pensa a Lui come corridore, al complesso delle sue qualità di tecnico, minuzioso, intelligente, abile preparatore delle macchine, animatore delle competizioni, fiero ed onesto come un antico « cavaliere senza macchia e senza paura », audacissimo, deliberato alla vittoria con volontà più dura di quella dei congegni sottoposti al suo dominio, si deve pur concludere che, come corridore, Egli non fu mai superato, anche se, dopo di Lui, macchine più perfezionate abbiano permesso ad altri di raggiungere, in corsa, velocità ben superiori a quelle da Lui raggiunte. Egli fu superiore a tutti perchè fu un Genio dell'automobilismo; e non temo di esagerare usando questa grossa parola: la quale, del resto, ha significato di « spirito superiore », che tutto abbraccia ciò che concerne una determinata attività umana, la sua poesia e la sua pratica, per portarle ad un'efficienza, ad un potenziamento supremo.

I giovani d'oggi non possono certo ricordare gli entusiasmi destati da Lancia alla prima competizione di Padova, nel 1900, e poi a quelle della Susa - Moncenisio, di Brescia, nel 1902, 3 e 4, alla Gordon Bennet sul circuito dell' Alvernia nel 1905, alle corse nella Florida in America e per la Coppa Vanderbilt, e poi a quelle per la Targa Florio sul circuito delle Madonie nel 1907, nel 1908. Enumerazione, la mia, che non vuol essere completa; citazioni di pietre miliari nella storia dell'automobilismo italiano. La passione sportiva che gli Americani provarono in quegli anni per Vincenzo Lancia giunse a manifestazioni inaudite; fu più popolare Lui che il Presidente della Repubblica; vennero costruiti, per i bambini americani, dei giocattoli raffiguranti l'automobile di Lancia. Nome fatidico, simbolico, che ha sempre destato e desterà sempre, nella fantasia degli appassionati, l'immagine di un astato vessillo teso verso la vittoria.

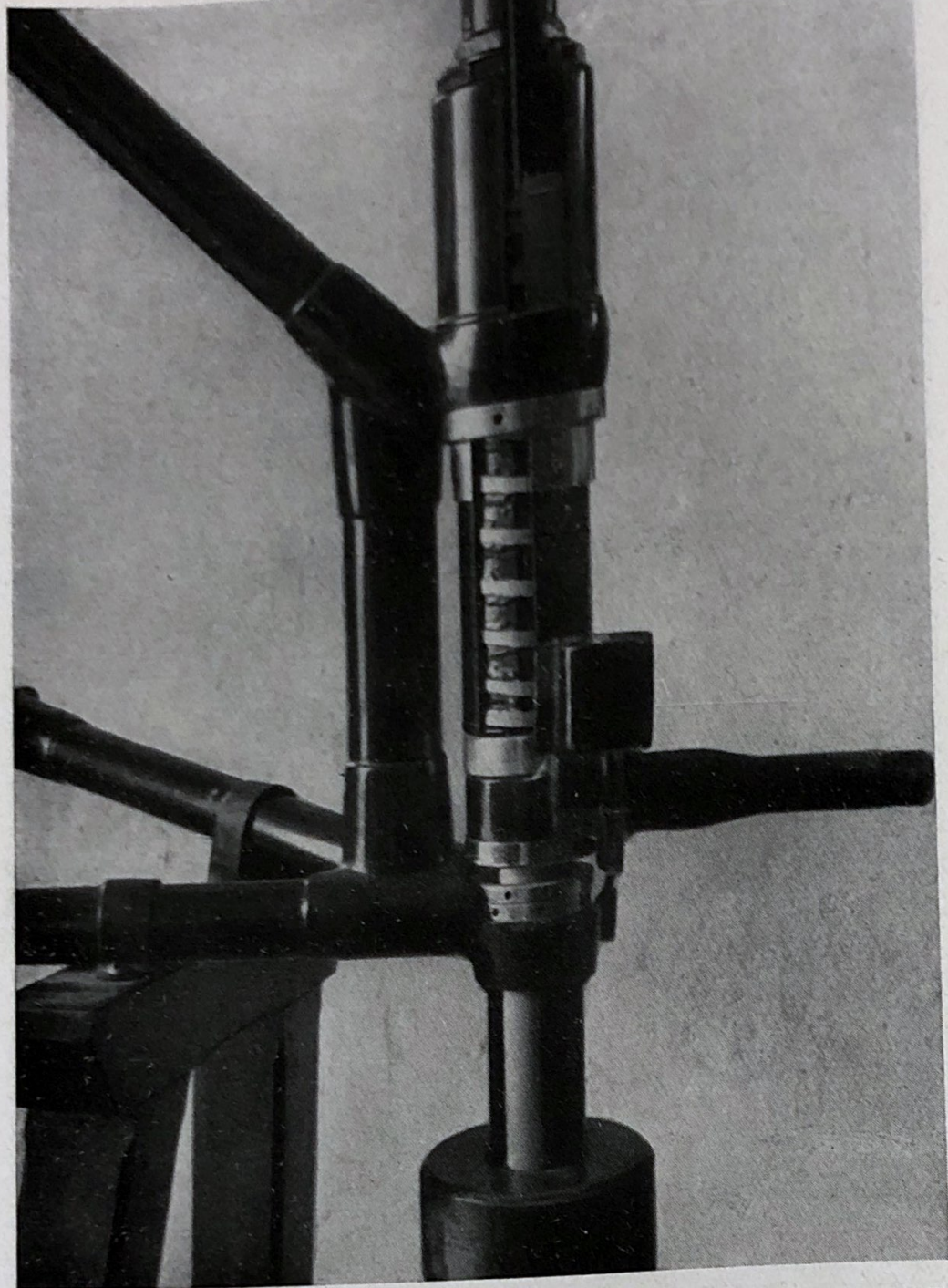
Italianissimo simbolo di vittoria: un nome, una bandiera. Assai prima che per sè (e mai soltanto per sè) Lancia combattè e vinse per l'automobilismo del suo Paese. Ai tempi eroici in cui Egli correva, l'automobilismo italiano si affermava nel mondo soprattutto per merito della Fiat. Lancia correva per la Fiat, lavorava col cervello e

col braccio per la Fiat, essendo entrato a far parte di quella gloriosa fabbrica fin da quando essa costruì la prima macchina; operaio montatore, collaudatore, corridore, collaboratore, amico fraterno dei dirigenti e soprattutto del capo della grande industria torinese, il Senatore Giovanni Agnelli.

Della famosa triade Lancia-Nazzaro-Cagno — esemplare di coesione, di scienza, di audacia, di abnegazione sportiva — il primo fu l'animatore e il maestro, lo stratega ed il tecnico. Nella storia delle competizioni mondiali, quella triade, guidata da Lancia, offre all'Italia un primato, non soltanto per le vittorie ottenute, ma anche per la duratura forza della sua unità, per la genialità dell'organizzazione e dell'energia combattiva distribuite in giuste parti, secondo le singole peculiarità di ciascuno dei tre corridori. Ad essa è e resterà sempre indissolubilmente legato il nome della Fiat, gloria dell'industria italiana, affermazione della genialità e della potenza italiana anche nel campo della meccanica, di fronte a tutto il mondo.

Ma era pure naturale, umano che un uomo dalle capacità costruttive ed organizzative di Lancia pensasse un giorno — sbolliti gli ardori delle competizioni agonistiche — a fabbricare una «sua» macchina, che portasse il « suo » nome e ne allargasse la fama dal campo dell'audacia a quello dell'intelligenza, da quello dello sport a quello della grande industria. E forse non fu neanche per questo, ossia per sete di gloria personale, che Lancia si fece industriale «in proprio». Gli uomini della sua statura intellettuale e morale sentono il loro destino legato al destino della loro Patria; mettere la sua personalità a totale servizio del suo Paese fu sempre la principale ambizione di Lancia; ambizione concreta e silenziosa, schiva d'onoranze esteriori, rude, quasi sdegnosa, ma formidabile. Egli fu sempre sicuro di far bene, perchè fu sempre deliberato a dare tutto se stesso per far bene. E « far bene » significò sempre per Lui essere alla testa dell'industria automobilistica mondiale, procedere per primo con la propria bandiera, ch'era bandiera italiana; insegnare al mondo « anche » come si costruiscono delle automobili perfette nella loro genialità, secondo una legge misteriosa, ch'è nei destini di Roma « caput mundi ».

TELAIO « 25/35 » MOD. 1913-14: IL MOTORE HA SERVITO PER QUEI CAMIONS « Z » CHE HANNO RAPPRESENTATO L'INIZIO DELLA MOTORIZZAZIONE DEL NOSTRO ESERCITO.

Io conobbi personalmente Vincenzo Lancia negli anni delle sue prime vittorie sportive e lo seguii poi sempre in quelle delle sue vittorie industriali. Psicologo professionale, penso di essermi formato un giusto concetto della sua personalità. Tuttavia, prima di ac-

SOSPENSIONE ANTERIORE A RUOTE INDIPENDENTI: LA GENIALE INNOVAZIONE, DEL 1922, E' ORA GENERALMENTE APPLICATA. *(Fot. S. Bricarelli)*

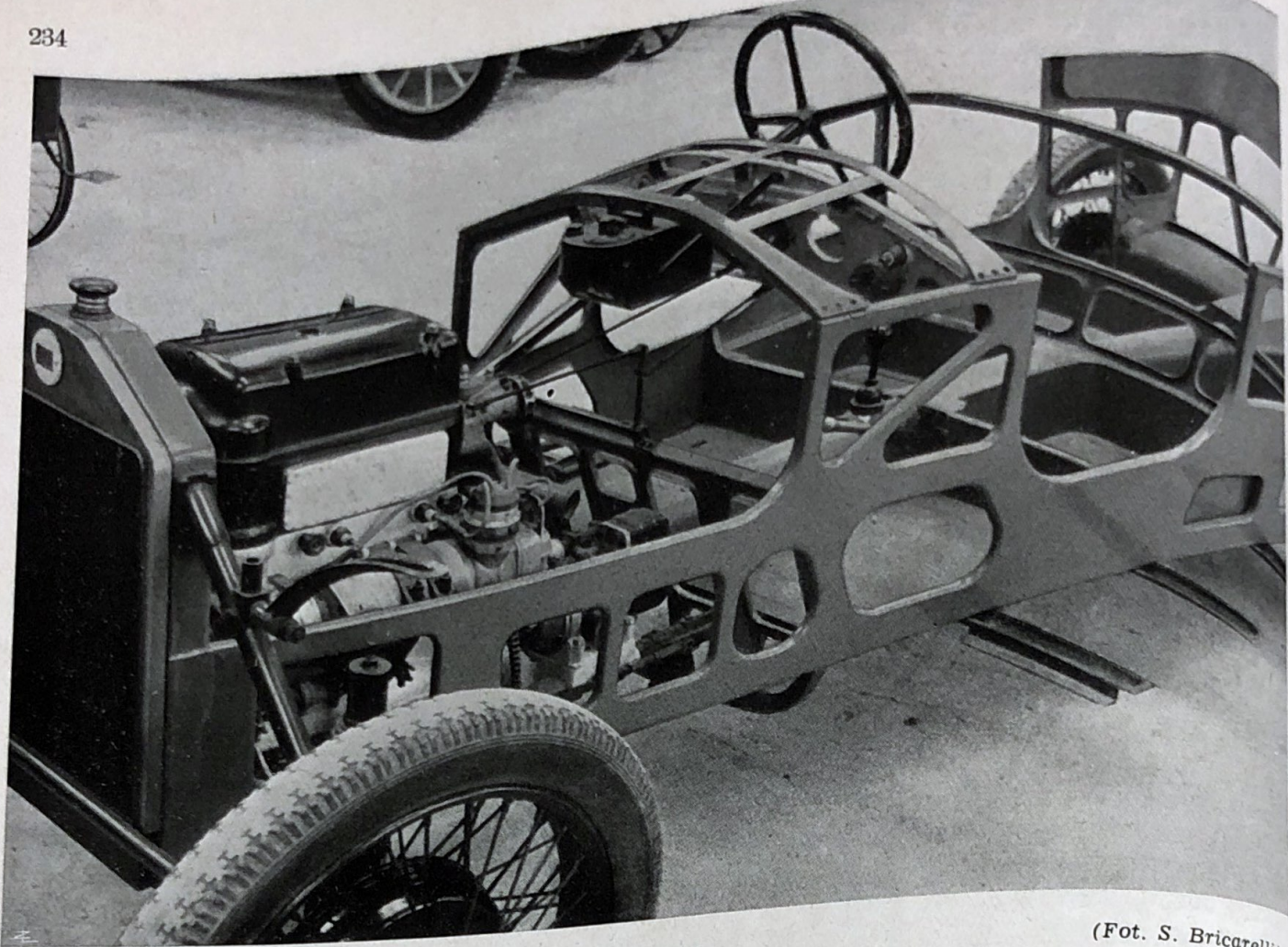
cingermi a scrivere queste note su di Lui, volli recarmi a visitare i suoi stabilimenti di Via Monginevro a Torino, ritrovare l'atmosfera del suo lavoro, i suoi vecchi e giovani collaboratori ancora come intontiti dalla fulminea sciagura che li ha colpiti. Ebbene, la più viva impressione che ho riportato è quella della « coscienza » con cui Lancia ha sempre lavorato ed ha insegnato a lavorare. « Coscienza » che significa « somma di tutte le virtù » per un lavoratore. Forza di infrenare i lampi della genialità inventiva e di costringerli al vaglio di elaboratissimi giudizi sperimentali, incontentabilità dei risultati intermedi per giungere a risultati definitivi, odio per le approssimazioni, capacità di persuasione sui sottoposti, fino a convincerli che se nella vita non si fanno miracoli, si arriva però alla realizzazione di trovate utili, assolutamente nuove nel campo della meccanica, quando l'ingegno e la mano dell'uomo s'adoprino con fede e con volontà senza limiti al raggiungimento dello scopo. Per circa un anno di seguito, tutti i giorni, Lancia si fece costruire, da certi suoi operai specializzati in esperimenti, un anello per pistoni, un anello che voleva resistente nel punto della strozzatura più che

sue hanno un'importanza essenziale nella storia del progresso automobilistico mondiale. Egli fu il primo a risolvere il problema dei servizi elettrici dell'automobile, il primo a costruire lo chassis-vettura tutto d'un pezzo, che capovolgeva i sistemi prima vigenti, eliminava l'assale e le balestre anteriori, le sostituiva con trapezioni e sospensioni indipendenti dalle ruote. L'esame di queste e infinite altre innovazioni di Lancia richiederebbe una competenza tecnica che io non ho, nè, se avessi, sarebbe qui il luogo di sfoggiare. Ma esse sono di tale importanza da dare alta gloria non solo al loro inventore, ma al Paese che lo generò e ove fiorì la sua industria.

CHASSIS LAMBDA (1922): ABOLIZIONE DEL TELAIO TRADIZIONALE, SOSTITUITO DA UNA SPECIALE ARMATURA INNESTANTE LA CARROZZERIA. *(Fot. S. Bricarelli)*

In tempi come i nostri, di rapido progresso meccanico, di vita connessa allo sviluppo dei mezzi meccanici, attraverso la storia di un'industria importante alla vita quotidiana come quella automobilistica, non è difficile vedere la storia di una Nazione. Lancia precorse i tempi come costruttore d'automobili; con Lui e per Lui si trovò all'avanguardia l'Italia, che già dal 1908 e poi fino al 1913, quasi presaga del grande cataclisma bellico che avrebbe rivoluzionato l'Europa, preparava tipi leggeri, motori a piccole cilindrate e ad alto regime di giri, mezzi di assoluta praticità, in contrasto con le tendenze antiquate delle costruzioni straniere ancora legate ai gusti snobistici delle macchine mastodontiche, lussi da perdigiorno.

Scoppiò la guerra. I servizi resi alla guerra ed alla vittoria dalla collaborazione tecnica di un uomo come Lancia furono tra i più preziosi e, in certi casi di spedizioni, di rifornimenti rapidi e audaci, di immediati soccorsi, funzionarono quali mezzi decisivi. Le autoblindate Lancia furono fra le innovazioni belliche più diffuse ed efficaci; i « trasporti collettivi » Lancia giovarono ad azioni fulminee, per la loro capacità e per la loro potenza.

Passò la guerra, ed il mondo, travagliato da crisi economiche, politiche e sociali, si orientò sempre di più verso una praticità di mezzi meccanici che, col minimo costo, gli dessero un massimo di utilità. Anche nel dopoguerra l'Italia si trovò all'avanguardia nell'industria automobilistica. In questo periodo, così irto di difficoltà di tutti i generi, Lancia raggiunge le più alte vette della genialità costruttrice; Egli è l'uomo che in clima rivoluzionario s'aderge quasi per gioia fattiva, là dove i deboli si perdono nel triste mare dei dubbi. Dopo i successi delle serie K, ecco apparire la Lambda, che può veramente definirsi la vettura rivoluzionaria, perchè basata su principii totalmente nuovi e contrastanti con quelli fino allora dominanti nella industria automobilistica. E poi vengono i chassis d'uso industriale Iota, Triota, eccetera; quindi, — poichè occorre provvedere ai servizi d'autobus per Roma ed altre grandi città d'Italia e

(Fot. S. Bricarelli)

CHASSIS LAMBDA CON MOTORE A VALVOLE IN TESTA E FRENI ANTERIORI.

del Sud America — ecco l'Omicron. E poi la Dilambda, l'Artena, l'Astura, l'Augusta e l'Aprilia. Ogni nome è quello di una vittoria: per il costruttore e per il suo Paese.

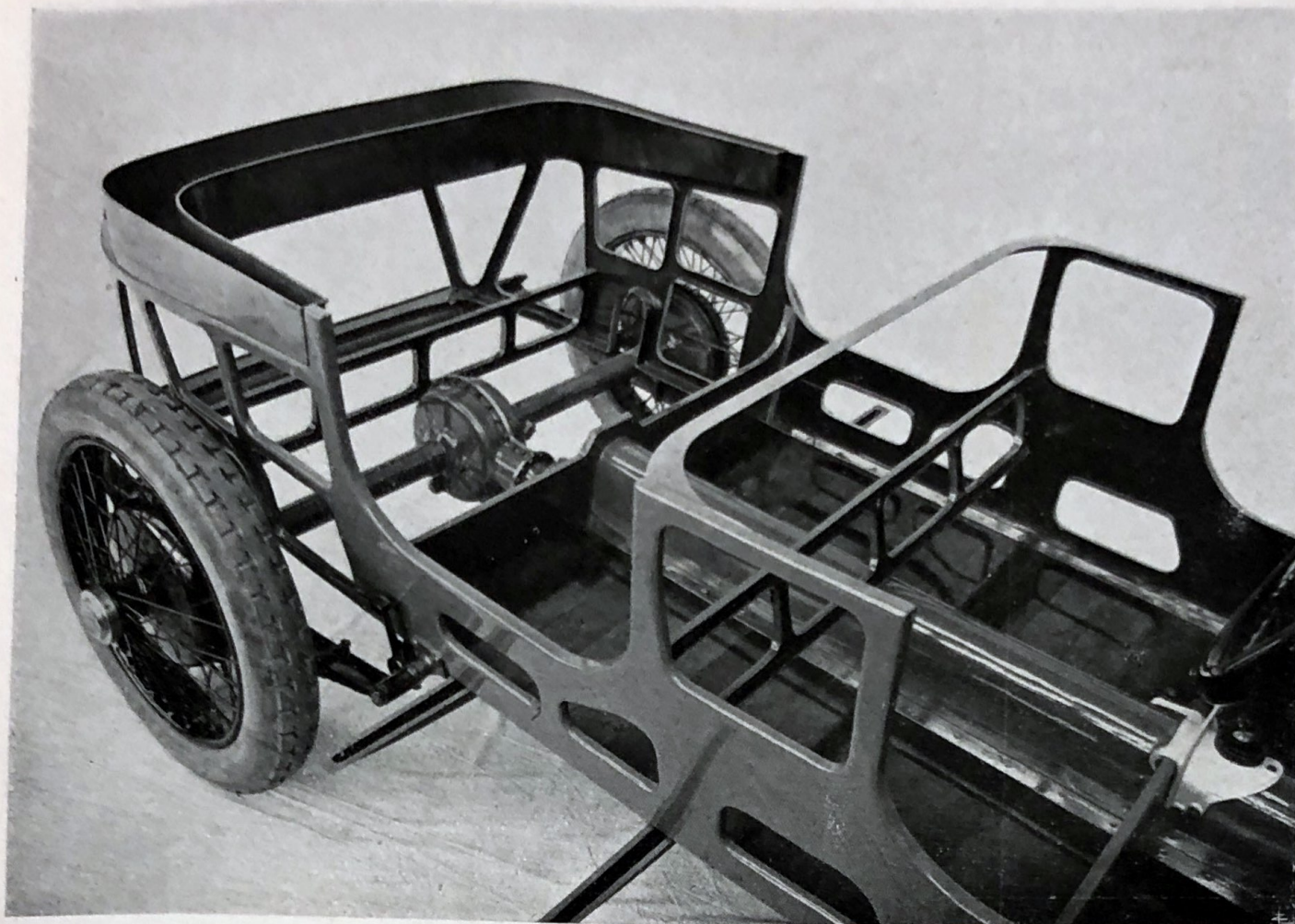
Egli appartenne, dunque, a quel piccolo manipolo d'uomini che, nei paesi più progrediti, all'apparire dell'automobilismo, di cui furono i propulsori, hanno caratterizzato un'epoca, hanno segnato quasi il passaggio da un modo di vivere a un altro.

L'automobile ha infatti continuato e fortemente accentuato la formidabile rivoluzione iniziata dalla bicicletta.

Uomini come Lancia, intenti sempre a perfezionare le loro macchine, hanno provocato uno dei fenomeni più sorprendenti dei nostri tempi: una evoluzione, cioè, così rapida e profonda, da trasformare, ampliare, ricreare quasi il turismo, dargli nuovi aspetti e nuove forme.

Questo turismo moderno ha profondamente mutato le nostre abitudini: ha diffuso e reso popolare quel gusto del recarsi da un luogo a un altro, che non poteva essere, un tempo, se non una fantasia o un lusso di pochi: ne ha fatto, anzi, una bramosia, un'ansia, un bisogno fisico e morale della nostra vita.

Grazie, appunto, a uomini come il Lancia, il Touring, nato dal ciclismo, ampliava, nel 1900, il suo respiro e si dedicava al nuovo possente mezzo, che ha allargato enormemente gli orizzonti del turismo e ha dato ai nostri spiriti, assetati di conoscere ed ammirare le infinite bellezze d'Italia, la gioia di vederle e di goderne. Anche per questo si vuol ricordare Vincenzo Lancia ne *Le Vie d'Italia:* senza uomini come Lui, il turismo non si sarebbe trasformato con tanta rapidità. Da pionieri della sua classe sono nate le migliaia e migliaia di chilometri di servizi automobilistici, che hanno dato alla vita sociale aspetti del tutto nuovi: così come bisogna ricercare in pionieri della fibra dello scomparso industriale torinese le origini prime di quel rinnovamento della strada, che è ormai problema fondamentale in tutto il mondo e che ha trovato nel Regime Fascista il più felice e lungimirante solutore.

Ora *Monsù Lancia* non è più. L'uomo dalle mille battaglie, vulcanico d'idee e d'azioni, gigantesco di statura morale e intellettuale, fu abbattuto dalla crudeltà di un morbo violento. Forse la stessa Morte, dovendolo carpire, presentandoglisi davanti, volle essere rapida, decisa, degna di Lui. Egli la affrontò con fortezza pari a quella che mostrò sempre in vita; le resistette, in piedi, fino a poche ore prima che ella prendesse il sopravvento: una lunga malattia lo avrebbe certo

PARTE POSTERIORE DELLO CHASSIS-CARROZZERIA DI UNA TORPEDO LAMBDA. (Fot. S. Bricarelli)

umiliato; ed Egli non accettò mai umiliazioni da nessuno. Comandò sempre, fin che il cuore gli resse. E' morto tenendo stretto il proprio polso sinistro nella destra possente e ascoltandone e misurandone il battito come era solito ascoltare e misurare quello dei suoi motori. E fino all'ultimo ebbe la sicura e serena consapevolezza che qualcosa « non andava », che la ritmica armonia delle sue vene stava rompendosi per sempre.

Anche le grandi, meravigliose macchine di Via Monginevro fermarono il loro ritmo d'improvviso, tutte insieme, come se i loro complicati congegni fossero legati ai ritmi di quel grande cuore. Ma ripresero tosto il loro moto: il grande cuore dello Scomparso continua a vivere in loro. Nei capannoni è tornato il frastuono dinamico, sui banchi di prova fischiano i nuovi motori ad alto regime di giri, la vita ferve, si moltiplica ancora. *Monsù Lancia* non è morto nello spirito dei suoi collaboratori, dei suoi operai. Quella che in vita fu la sua compagna intelligente e fida, la madre dei suoi figli, la sua collaboratrice più vicina, ora è là, tra le macchine rombanti, come una Vestale che tiene acceso il fuoco sacro commessole dal Grande Spirito in lei sempre presente. E nulla mi pare bello come questo: che l'opera di un colosso del lavoro quale fu Lancia sia continuata da una donna: nel contrasto è una potenza mista di dolcezza, che solo noi latini possiamo comprendere. Solo nella Donna di Lui gli operai dalle tute imbrattate d'olio e di grasso, i capi usi a credere, a cooperare e ad obbedire, potranno continuare a vedere *Monsù Lancia* che passa e comanda, ordina e dispone, con giustizia, per il bene comune, per una utilità che trascende sempre il piccolo interesse immediato e raggiunge la nobiltà di un contributo alla grandezza nazionale.

Lo chiamavano tutti *Monsù Lancia* perchè non ha mai voluto che lo chiamassero altrimenti: la sua semplicità di vita esteriore, il suo disdegno per le forme inutili, la sua stessa durezza nelle ore del lavoro (che si trasformava in bonaria dolcezza nelle ore del riposo) non potrebbero trovare, per esprimersi, altro suono di parole che questo: *Monsù Lancia*.

Per chi non l'abbia chiamato o sentito chiamare così, per le moltitudini che in tutta Italia sono in grado di comprendere l'importanza nazionale e mondiale dell'opera sua, egli deve essere considerato come uno dei grandissimi Spiriti che, vibrando in perfetta armonia d'intenti, audaci e sagaci, animatori e creatori, in obbedienza a un unico Capo supremo, rinnovarono le sorti del nostro Paese.

SALVATOR GOTTA

TIZIANO VECELLIO: « IL DOGE ANTONIO GRIMANI INGINOCCHIATO DAVANTI ALLA FEDE ». (Palazzo Ducale - Vene

PER LA RESTITUZIONE DI ALCUNI QUADR AL PALAZZO DUCALE DI VENEZI

Quante umiliazioni, quanta rovina portarono in Venezia i rivoluzionari fanatici che, nel 1797, al grido di una falsa libertà, cedettero vilmente la patria al nemico, lasciandola in sua balia per circa settant'anni, tantochè venne spogliata di tesori artistici incalcolabili! Citerò soltanto le asportazioni ordinate da Napoleone Bonaparte e specialmente quelle operate in Palazzo Ducale, monumento fra i più insigni della nostra Italia e forse il più completo dal lato storico e artistico. Il palazzo sta ora tornando all'antico splendore, per opera degli illustri preposti, i quali, con a capo il Sen. Co. Gerolamo Marcello e l'Ing. Aldo Scolari, rimettono allo stato pristino molte sale, rovinate e spogliate di ogni arredamento, durante quell'epoca nefasta.

Il Bonaparte, dunque, tolse al Palazzo Ducale e portò in Francia, come bottino di guerra, sei grandi tele, scelte fra le migliori, naturalmente: « Il Doge Antonio Grimani inginocchiato davanti alla Fede », opera di Tiziano; « Il Doge Marino Grimani innanzi alla Vergine e vari Santi » di Giovanni Contarini, dalla « Sala delle quattro porte »; « Il ratto d'Europa » dall'Anticollegio; « Giove che fulmina i vizi »; « S. Marco incorona le Virtù » e « Giunone che versa ricchezze su Venezia », di Paolo Caliari, detto il Veronese.

In pochi anni Venezia vide emigrare all'estero opere insigni, gelosamente accumulate e custodite da secoli nei pubblici palazzi, nelle chiese e nelle dimore patrizie. Citerò un aneddoto, che dimostra quanta cura ponesse la Repubblica nel conservare il suo patrimonio artistico.

I Grimani di S.ta M ria Formosa, forse a sando del proprio cas e forse anche per nec sità finanziarie, volev disfarsi della celebre s tua, di loro proprietà, r figurante Marco Agrip opera insigne dell'ep romana, attualmente stodita nel R. Museo cheologico di Venezia.

Il mattino in cui scultura doveva lasc Venezia, comparve cortile del palazzo zio il capo dei « fanti Cai (capi) », il quale rinò questo bel disco to: « Son mandà da p dei tre Ecc.mi Cai del siglio dei Diese, per a rar el bon viaso a Ser

co Agrippa! ». I Grimani compresero l'antifona e la statua rimase al suo posto.

Dopo la vittoria degli alleati su Napoleone I, nel 1815, tutto il bottino artistico trasportato in Francia doveva ritornare in patria, in base al trattato di pace, ma l'imperatore d'Austria, Francesco I, allora nuovo sovrano di Venezia, non volle, per atto di magnanimità, farsi restituire « quei quadri, ch'erano stati disposti nelle private stanze regali di Francia ». Così che le tre ultime tele del Veronese, due delle quali adornavano il soffitto della sala del Consiglio dei Dieci e « S. Marco incorona le Virtù », quello della Sala della Bussola, rimasero all'estero. Invece, i dipinti di Tiziano, del Contarini e « Il ratto d'Europa » di Paolo Caliari vennero ricollocati ai loro posti.

Qualche anno dopo la grande guerra, e precisamente nel 1921, il Governo belga, che ricordava il sangue italiano copiosamente versato per il suo paese, volle restituire al Palazzo Ducale la magnifica tela del Veronese, « Giunone che versa ricchezze su Venezia », quadro che, verso la fine dell'800, era stato regalato dalla Francia al re del Belgio. Gli altri due, tuttora esposti al Museo del Louvre, sono giudicati capolavori dell'arte giovanile di Paolo, perchè maturi, come profondità di concezione, densità di studio ed esperienza d'effetti e di scorci, nonchè grandiosità pittorica e vivacità di tavolozza. Al loro posto primitivo figurano, in Palazzo Ducale, due scialbe copie, eseguite per ordine del Governo austriaco.

GIOVANNI CONTARINI: « IL DOGE MARINO GRIMANI INGINOCCHIATO INNANZI ALLA VERGINE E VARII SANTI ». *(Palazzo Ducale - Venezia)*

Ben a ragione, qualche anno fa, Alfonso XIII ex-re di Spagna, mentre lo guidavo attraverso le sale dell'insigne monumento, osservò: « Ma perchè sono state messe quelle brutte copie? Si dovevano lasciare le cornici vuote, come facemmo per il nostro Murillo di Siviglia. Così si sarebbe testimoniato a tutto il mondo il furto napoleonico! ».

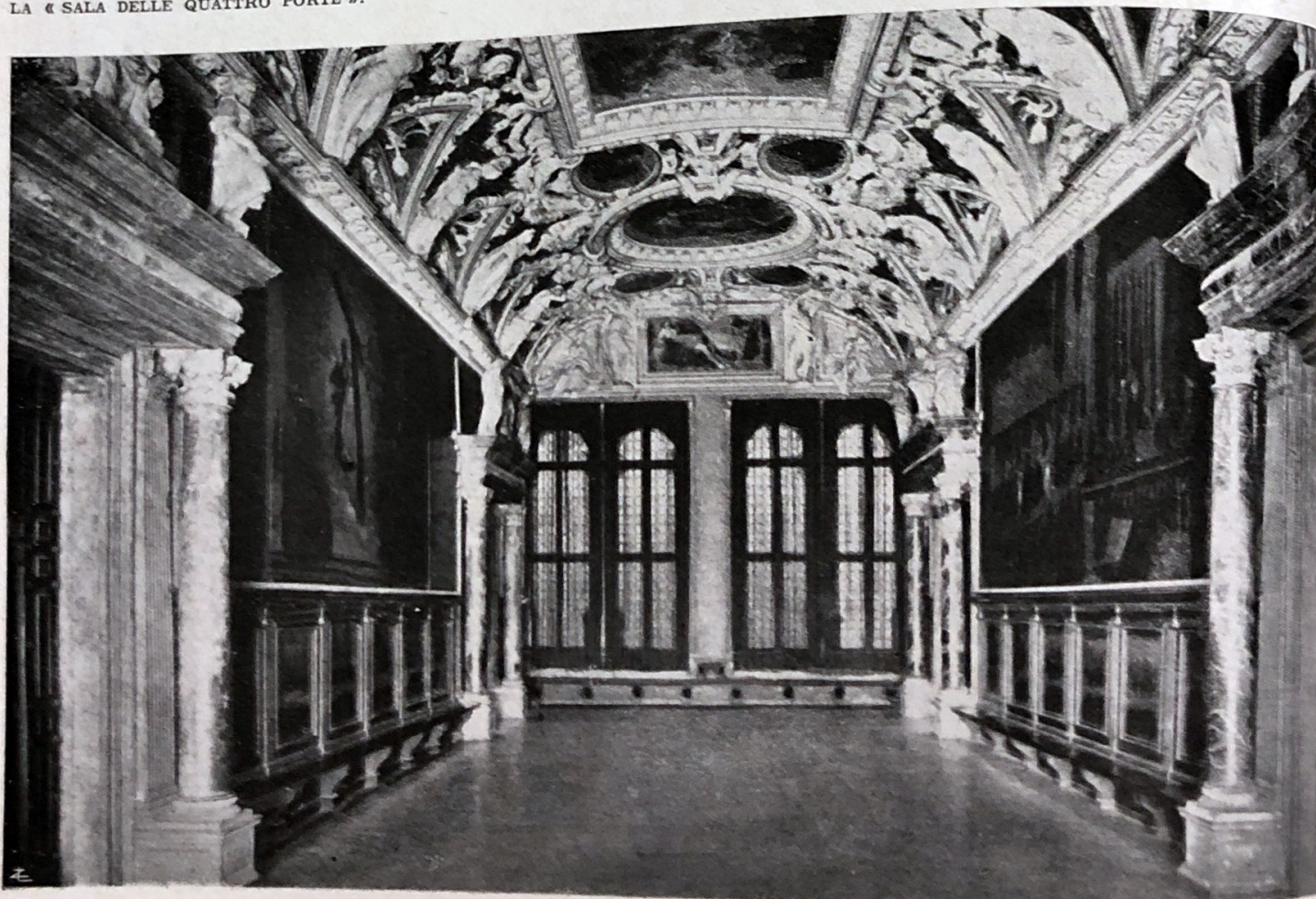
E l'incubo di quel trafugamento pesa ancora su molte coscienze diamantine francesi, forse sugli stessi dirigenti dei Musei Nazionali, che, a quanto mi consta, non sarebbero contrari alla restituzione, ricevendo ben s'intende, un cambio ragionevole.

Soprattutto se ne rammaricava un grande Francese, sincero amico dell'Italia, scomparso ai primi rigori dell'inverno scorso: Pierre de Nolhac, conservatore del Museo Jacquemart-André di Parigi, letterato insigne, accademico di Francia e presidente del Comitato « France - Italie ».

(Palazzo Ducale - Venezia)

PAOLO VERONESE: « IL RATTO D'EUROPA ».

(Arch. Fot. T. C. I.)

LA « SALA DELLE QUATTRO PORTE ».

PAOLO VERONESE: « SAN MARCO INCORONA LE VIRTU' ». *(Museo Nazionale del Louvre - Parigi)*

Venuto ancor giovanissimo nel nostro paese, studiò parecchi anni in Roma alla « Scuola Francese ». Innamorato dell'Italia, gran madre della latinità e della sua civiltà ultra millenaria, s'immerse negli studi umanistici, tra i tesori della Biblioteca Vaticana. Fu colà che ridiede alla luce il famoso manoscritto del Petrarca, contenente « le canzoni et sonetti scritti di mano sua ».

Tutta la sua produzione giovanile è, si può dire, dedicata all'Italia, di cui descrive i pregi e le bellezze. Fu grande amico del Carducci e del Boni, ai quali dedicò alcune pagine di ricordi: « A' Bologne, avec Carducci » e « Au Palatin: dernière visite à Boni ». Ma l'opera sua migliore, e nella quale rifulge il grande attaccamento alla nostra patria, è certamente quel suo bellissimo libro: « Souvenirs d'un vieux Romain ».

Ritornato in Francia, non cessò di professarsi devoto e sincero amico nostro, ed ogni occasione gli era gradita per cercar di avvicinare le anime dei due grandi popoli, nella cui missione fraterna, per il bene proprio e del mondo intero, egli sempre ebbe fede fino agli ultimi istanti della sua vita, tantochè spirò col nome santo d'Italia sulle labbra!

Fu lui ad occuparsi indefessamente della restituzione, a Venezia, dei due quadri già ricordati, malgrado il suo ufficio di direttore di uno dei più importanti Musei Nazionali di Parigi. Sollecitò, a questo fine, amici e conoscenti in tut-

PAOLO VERONESE: « GIUNONE CHE VERSA RICCHEZZE SU VENEZIA ». *(Palazzo Ducale - Venezia)*

ti i campi, ma le vicende politiche, specie nel dopo guerra, gli furono sempre avverse. Ogni qual volta sperava d'esser arrivato alla mèta, un nuovo contrasto veniva a stroncargli il lungo e paziente lavorio di persuasione.

Ho sott'occhi una lettera da lui inviata all'amico prof. Pietro Romanelli, e da questi gentilmente favoritami, dalla quale si rileva l'animo suo accorato, sempre a proposito delle tele del Veronese. La lettera è del 27 settembre del 1921, epoca in cui, per la mancata comprensione da parte francese dei nostri grandi meriti nella guerra mondiale, accadevano spesso dimostrazioni ostili contro la vicina d'oltralpe.

Eccone il testo:

« Mio caro amico,

La causa di Paolo Veronese è ben disgraziata! Dopo la nostra conversazione dell'altro giorno, mi ero deciso ad agire in occasione del Congresso e facendomi forte di tale propizia eventualità.

Ho compilato un vigoroso articolo (che vi mostrerò), destinato a comparire in testa al « Figaro ». Ho fissato un appuntamento al « Figaro », scritta una lettera privata al Ministro, e preparato il voto da proporre al Congresso. Patatrac!

Le disgraziate dimostrazioni di Venezia (quelle studentesche contro il Maresciallo Fayolle, in Piazza San Marco, *n. d. R.*) hanno tutto rovinato. L'autorevole senatore, che contavo utilizzare in modo diverso e che avrebbe energicamente agito per altra via, mi ha completamente scoraggiato: « Per il momento, non si può chieder nulla per la città che ha, in questi giorni, insultato un Maresciallo di Francia! Nè per ora, nè per lungo tempo... ».

Speriamo che si possa trovare l'occasione propizia prima del centenario del Veronese! Ma è molto doloroso dover constatare che tutti gli sforzi degli amici sinceri dell'Italia abbiano ad essere sempre osteggiati...

La conclusione è che il Consiglio dei Dieci è ancora senza il suo quadro del soffitto e che forse avrò il dolore di non più ritornare nella vostra cara città, poichè il pensiero di trovarvi uno stato d'animo avverso mi rattrista profondamente...

Di tutto cuore e con molta tristezza (vi so più triste di me)

Pierre de Nolhac

La pratica fu ripresa negli anni scorsi e pareva bene avviata.

Nel 1934 si tenne in Palazzo Ducale il Convegno Internazionale di Cooperazione Intellettuale. Dopo la seduta di chiusura, l'on. Righetti espresse il desiderio ch'io facessi da guida, nel palazzo, alle eminenti personalità internazionali quivi convenute. Non nascondo che, giunto nella sala del « Consiglio dei Dieci », mi trovai imbarazzato nel far notare, in presenza anche del delegato ministeriale della Francia, la mancanza del famoso Veronese.

Incominciai perciò a parlare dell'altro quadro di Paolo, rivolto a M. Destrée, capo della delegazione belga e presidente del convegno, e cioè di quello ritornatoci dal suo paese. L'ex ministro del Belgio, che aveva personalmente restituito il quadro, prese allora la parola, dicendo che quello era stato uno dei primi frutti della cooperazione internazionale degli intellettuali per raggiungere la quale il congresso aveva formulati tanti voti!

Quindi, il capo della delegazione francese mi

venne in soccorso spontaneamente, esprimendo il voto e il personale suo desiderio che anche i due famosi quadri del Veronese, rimasti ancora al Museo del Louvre, potessero in breve ritornare al loro posto.

Del resto, i nostri ex alleati potrebbero ricordare un vecchio precedente, che dimostra la nobiltà d'animo, la signorilità e il senso di riconoscenza della Repubblica di Venezia, loro confederata di allora, come risulta da documenti esistenti all'Archivio di Stato in Venezia.

Nella chiesa dei Padri Serviti esisteva, nel XVII secolo, un capolavoro del Veronese: « La cena di Simone il Fariseo », da lui dipinto nei suoi migliori anni. I monaci custodivano il quadro con somma gelosia e avevano rifiutato cifre ingenti, offerte loro dal Re di Spagna, dal Duca di Mantova e dal Cardinale d'Este. Venne poi la volta di Luigi XIV Re di Francia, desideroso anch'egli di procurarsi l'opera insigne. Ma la Serenissima Repubblica non mercanteggiava; essa signorilmente regalava ai suoi amici!

Intervenne perciò il Senato veneziano, il quale, con voto quasi unanime (150 voti contro 13) destinò il « dono a Sua Maestà (di Francia), quale testimonianza, benchè debole, del desiderio che nudrimo d'ogni suo compiacimento ».

L'ambasciatore francese a Venezia, sig. De Bezières, presentava al Serenissimo Principe Domenico Contarini i suoi più vivi ringraziamenti, affermando che « Sua Maestà sarebbe rimasta sorpresa della grandezza di tale favore ».

Il cav. Liberi e Pietro il Vecchia ricevettero l'incarico di staccare il quadro dal muro, d'imballarlo e di sorvegliarne la spedizione; e la partenza avvenne, da Mestre, il 20 Settembre 1664, effettuandosi il viaggio attraverso la Germania, sotto la scorta del segretario francese De Moulière.

Alvise Sagredo, ambasciatore veneto a Parigi, diede comunicazione del munifico regalo viaggiante, ed ebbe subito un dispaccio dal ministro Lionne, in cui era detto che Luigi XIV «aveva gradito con particolare espressione il dono prezioso ».

La tela arrivò a Parigi il 2 novembre 1664 e fu subito esposta alla galleria « d'Apollon », dove il Re, impaziente di ammirarla, la fece srotolare prima del tempo necessario all'acclimatazione. Dopo aver veduto un « così raro e perfetto originale », il sovrano francese scriveva ai suoi « Carissimi Amici, Alleati e Confederati » per ringraziarli « d'aver voluto privare Venezia d'uno dei più bei quadri del mondo ».

PAOLO VERONESE: « GIOVE CHE FULMINA I VIZII ». *(Louvre - Parigi)*

Il fatto è forse unico nella storia di Venezia, poichè mai si permise che una pittura pubblica uscisse dal dogado.

Ai Frati Serviti non rimase che una piccola copia, attribuita ad Antonio Zanchi, ora custodita nella Chiesa di S. Francesco della Vigna.

Auguriamoci che l'atto regale della Repubblica di Venezia abbia fra breve a ripetersi a nostro favore, almeno nella sostanza, se non nell'identica munifica forma!

ANGELO CIPOLLATO

GIOVANNI PASCOLI NELL'ORTO DELLA SUA CASA DI CASTELVECCHIO (BARGA).

GIOVANNI PASCOLI

VERITA' E LEGGENDA

Il 6 aprile di quest'anno ricorre il venticinquesimo anniversario della morte di Giovanni Pascoli. Rammentarlo è forse superfluo, perchè in questi ultimi cinque lustri, il ricordo di Lui, anzichè affievolirsi, s'è fatto più che mai vivo e presente. Chi, come me, ha un culto amorevole per il poeta e per l'uomo, e va piamente raccogliendo quanto su di Lui si stampa, si sarà accorto che d'anno in anno è andato aumentando il nu-mero dei libri, degli opuscoli, degli ar-ticoli di rivista e di giornale, che ne stu-diano la gigantesca personalità, o qual-che suo aspetto particolare. Il tempo ha fatto giustizia della sciocca prevenzio-ne che faceva del Pascoli il poeta mu-scolinizzato delle piccole cose insignifi-canti: si tratta di una figura alta e com-plessa, che dal dolce suono di zampo-gna virgiliana sa passare allo squillo di tromba del richiamo civile; dal cant-re alla patria, dalla patria all'uma-e da questa all'immensità cosmica, as-surgendo dal realistico rilievo del par-ticolare al solenne mistero dell'uni-verso.

Attorno a questa personalità poli-drica, nel giro di questi ultimi due an-ni e per rimanere nel cerchio degli stu-di a me noti, hanno scritto il Giu-no, il Valgimigli, il Festa, il Mancini, Lesca, il Federzoni, il Bianconi, la R-magalli, la Benedetti, il Cortese, il D-nati, il Capasso, lo Chimenz, il Vita-e, fatto assolutamente nuovo, ormai un decennio, cioè a distanza di po-anni dalla morte del Poeta, una rivi-di studi pascoliani si pubblica a c-degli amici e degli ammiratori, pri-fra tutti Gabriele Briganti. Le voci scordi — *rari nantes* nel mare sem-più sconfinato dell'ammirazione — n-hanno fatto che accrescere gli entu-smi, sino a raggiungere l'effetto di apparire i « pascoliani » una setta di tolleranti e di fanatici. Il fenomeno mondo della poesia italiana è certam-te, se non nuovo, almeno insolito. E penso con commozione d'amico frate-all'Uomo grande e modesto che do-nella piccola cappelletta della sua c-di Caprona, alla gioia ch'Egli prove-be nel veder risolto alfine il torme-sofferto da vivo, nel sentirsi spesso giudicato e incompreso, nel consta-realizzato il sogno di suo padre, d'a-cioè dato al mondo un grande con-tore.

All'indomani della morte del Pas-Gabriele D'Annunzio, nella pienezza la virilità e dell'ingegno, lanciava Italiani il vaticinio: « *Allorchè si -dranno i numeri della nostra po-l'Italia si accorgerà di non aver a-dopo il Petrarca, un più grande poe-*

Di proposito non ho accennato gli scritti di questi ultimi due anni

l'opera più recente e completa, quella di Ettore Cozzani, della quale è uscito in queste ultime settimane il primo volume. Nell'intento dello scrittore, che del Pascoli fu allievo, ogni aspetto dell'uomo e del Poeta sarà via via studiato e reso evidente. Se il poeta cosmico, il poeta civile e il poeta sociale sono considerati nel primo volume, quelli che seguiranno ci porteranno di fronte al poeta della morte, del mistero, dell'amore, dei miti, al poeta latino, all'educatore e, da ultimo, alla sua grande esegesi dantesca.

Opera, quindi, di amorosa e profonda fatica, non peranco tentata e il cui inizio costituisce certo la migliore celebrazione di questo primo venticinquennio dal giorno in cui il grande Poeta chiudeva la vita, dicendo agli amici dolergli di dover portare con sè quel molto che avrebbe voluto ancora dire. Ed io ricordo quel suo gesto accorato, col quale, alla vigilia della morte, toccandosi la fronte, pareva pacificare il tumulto delle ispirazioni di cui il cervello e l'anima di Lui erano pervasi.

Il prof. Pietrobono, in occasione d'una polemica che amareggiò gli ultimi anni del Nostro, ebbe a dire che ogni qualvolta il Poeta gli era parso involuto od oscuro, aveva dovuto convincersi, meglio studiandolo, che il torto non era del Poeta, ma suo. Spesso il Pascoli affermò che egli, come l'ostrica perlifera, s'ingegnava a nascondere la perla, affinchè il lettore divenisse suo collaboratore, scoprendola: giuoco d'ombre e di penombre condotto con arte delicata e sottile, che ad opera dei commentatori va portando in primo piano poesie le quali erano state soverchiate da altre di comprensione più facile ed immediata. Perciò lo sforzo del Cozzani di dare ad ogni lirica una interpretazione che ne penetri l'intimo pensiero, è e sarà immensamente utile.

Ho voluto premettere tutto ciò sull'opera del Cozzani, perchè essa mi ha dato — e sono sicuro d'interpretare anche il desiderio di Maria Pascoli — la spinta a scendere su un terreno meno astratto, per liberare la memoria dell'uomo in ciò che riguarda la sua vita terrena, da affermazioni che una cronaca frettolosa e spesso di fantasia minaccia di far passare alla storia. Non faccio di esse appunto al Cozzani che le ha in buona fede raccolte. La mancanza di una

LA STATUA CHE LEONARDO BISTOLFI ESEGUÌ PER LA TOMBA DEL PASCOLI, MA NON POTE' TRADURRE NEL MARMO.

tempestiva rettifica — che non sarebbe stata facile, dato che le dicerie, come le macchie d'olio, col tempo maggiormente s'approfondiscono ed allargano — ha fatto cadere anche il Cozzani in qualche errore, ch'egli per primo sarà lieto di vedere corretto.

L'assassinio di Ruggero Pascoli, che tanto influì sull'animo del figlio Poeta, il quale non poteva certo scordare le tragiche conseguenze che esso ebbe per la famiglia, non si ripercosse soltanto sulla sua arte, ma a causa dell'impenetrabile mistero, esercitò la fantasia dei giornali, sovrattutto quando la fama di Giovanni e gli accenni frequenti che egli fece al misfatto nella sua poesia ne richiamarono il ricordo, che altrimenti sarebbe stato dimenticato.

Così il Cozzani raccoglie varie dicerie: quella che tutti gli anni, il 10 agosto, anniversario dell'uccisione di Rugge-

LA CASA DI SAN MAURO OVE NACQUE GIOVANNI PASCOLI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

ro Pascoli, il figlio mandasse un biglietto da visita all'uomo che riteneva l'assassino; quella che una volta, recatosi a Bologna per tenere un discorso e avendo saputo della presenza dell'uccisore in città, se ne ripartisse senza tenere il discorso, come per lanciare un'aperta maledizione; e quella, infine, che a ventiquattro giorni dalla morte, accusasse l'assassino con una lettera al Marchese Ferdinando Guiccioli.

Ora nessuna delle tre circostanze risponde a verità. Maria Pascoli, da me interpellata, afferma che le prime due rappresenterebbero comportamenti di cui Giovanni Pascoli sarebbe stato incapace, perchè contrarî alla sua serietà e al suo temperamento; e quanto alla terza, ha voluto inviarmi copia della lettera al Guiccioli, che porta la data del 10 marzo 1912, e cioè di ventisette giorni prima della fine. L'unico punto che in essa concerne il delitto è il seguente:

« *Ruggero Pascoli si accasò a San Mauro: vi ebbe molti figli, tra i quali noi due. Tragicamente morì assassinato nella strada maestra, non si sa da chi, non si sa perchè. La voce pubblica trovò il perchè nella bramosia di succedergli e diventare ricco, dove a lui bastava rimanere galantuomo; il perchè preso a pretesto fu forse l'aver egli aderito a Cavour e al partito nazionale. Il fatto si è che il 10 agosto del 1867 rimasero abbandonati nel mondo otto orfani, dei quali la maggiore (Margherita!) non aveva diciassette anni e morì l'anno dopo, precedendo di un mese la madre affranta dal dolore. Così di morte in morte, io che era il quarto sono diventato il primo, e Maria è restata quella che era: l'ultima, creata forse a consolare nelle tante traversie e sventure, a confortare e animare nei tanti scoraggiamenti il suo fratello, che ella ama e che egli ama unicamente. Così ci facciamo compagnia, primo ed ultima, finchè non venga il giorno della pace* »

Lettera questa, come ognun vede, quanto mai serena.

Mi si consenta qui un personale ricordo, per meglio lumeggiare il sentimento del Pascoli. Un giorno, recatomi a trovarlo, portai casualmente con me un giornale, in cui era un sonetto a lui dedicato; esaltando la sua bontà, si diceva, nella lirica, ch'egli aveva trovato il perdono anche per l'assassino del padre.

Pascoli buttò il giornale e, rabbuiato in viso, scuotendo la testa leonina con quel moto brusco che ne rivelava la fierezza, si mise a passeggiare concitato, gridando — *Io non ho perdonato a nessuno.*

era più caro, allorchè qualche amico o conoscente giungeva alla sua bicocca di Caprona, di sturare una bottiglia. Pane e vino fatti in casa. L'amico suo Alfredo Caselli gli aveva donato i turaccioli, portanti, impressa a fuoco, la sua firma autografa. Ed egli, da quel gran fanciullone che era, s'inorgogliva nel sentir elogiare i suoi prodotti enologici. Un bicchier di vino a tempo e luogo gli piaceva. Ma chi può dire d'averlo mai veduto passare i limiti oltre ai quali si profila, non dirò l'ubriachezza, ma neppure l'ebbrezza? Eppure la diceria ebbe credito, e in un libro di recente pubblicato per magnificare il vino e i suoi cantori, ho letto di un Pascoli che, se cantava bene, allorchè scriveva a Giacinto Stiavelli: *Ha tre, Giacinto, grappoli la vite. — Bevi del primo il limpido piacere; — bevi dell'altro l'oblio breve e mite; — e... più non bere* — razzolava male, perchè « spesso passava il famoso limite, ed allora diventava taciturno e cupo, e guai a chi osava avvicinarlo ».

Dove mai l'autore ha intravisto codesto Pascoli, io non so. Ma siamo nel campo sconfinato della fantasia! Il Pascoli, se vivo, avrebbe potuto consolarsi ricordando che la stessa sorte era toccata al suo maestro Giosue Carducci. A smentire questa leggenda basterebbe l'opera pascoliana. Pochi, in una esistenza

LO STUDIO DEL POETA A CASTELVECCHIO PASCOLI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

così prematuramente troncata, hanno lavorato quanto lui. La sua opera — poesia, studi danteschi, orazioni, libri scolastici — forma un'intera biblioteca. Ciò che più meraviglia è ch'Egli abbia saputo compierla malgrado le fatiche dell'insegnamento in ginnasi, licei, università; insegnamento da Lui esercitato con assiduità tanto cosciente. Il terzo grappolo, dal quale più non si deve bere, « *chè sonno è* », Egli non lo conobbe certo nella sua veglia infaticata e paziente!

Ma se questo non bastasse, v'è pure una testimonianza che vale più di tutte le induzioni: quella del suo medico curante, l'amico e conterraneo prof. Severo Bianchini, che da vivo ebbe più volte a smentirla. Ciò che fiaccò la fibra di Giovanni Pascoli fu la vita sedentaria di lavoratore indefesso, fu l'esistenza così duramente combattuta, fu la tormentosa sensibilità dell'anima in cui, sono parole del D'Annunzio, come in nessun'altra

L'ENTRATA ALL'EREMO DEL PASCOLI A CASTELVECCHIO. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

(Fot. A. Caselli)

GIOVANNI PASCOLI E GIACOMO PUCCINI.

« *il gorgo della malinconia umana si aperse in tanta profondità* », trovando « *la potenza di trascendere limiti che parevano insuperabili nel mondo ideale* ».

Ma per troppa gente la materia ha maggior valore dello spirito e troppi sono felici se possono gettare sullo spirito, nel suo sforzo di elevazione, il carico della greve zavorra delle debolezze umane.

E' nota la scarsa resistenza opposta dal pubblico a ciò che può diminuire una fama. Cosicchè non è da meravigliarsi se scrittori animati da sentimenti benevoli e d'indubbia buona fede facciano proprî certi errori e se li tramandino.

Se ne vuole un esempio? Allorchè il Pascoli salì ad occupare la cattedra di Giosue Carducci, vi fu chi disse che a Bologna, in una riunione di internazionalisti, nei giorni successivi all'attentato di Passanante contro Re Umberto, il Pascoli aveva letta un'ode in cui si inneggiava all'atto nefando.

La circostanza fu allora smentita dal Poeta Luigi Siciliani; ma non per ciò fu messa a dormire. Alcuni anni dopo, il Turolla, nel suo bel libro sul Pascoli, la riprese. Di una nuova smentita particolareggiata, per desiderio della sorella Maria, io dovetti incaricarmi. Ebbene, appena due anni dopo, sullo stesso giornale, uno scrittore del quale è pur nota la diligenza, Antonio Baldini, raccoglieva, in buona fede, la stessa menzogna.

Vediamo, poichè mi sono assunto questa non grata, ma pur doverosa, parte di censore al se-
vizio della verità, come anda-
rono realmente le cose.

Nella sua giovinezza il Pa-
scoli, spirito allora irrequiet-
nella cui anima fermentavan
lieviti d'idealità e di passion
che non avevano ancora tr
vato la loro via, fu internazi
nalista. Lo fu con sincerità, c
me lo prova il carcere da l
sofferto.

Nel 1878, il Pascoli fu chi
mato a presiedere una riuni
ne di socialisti e di repubbl
cani. Durante la discussion
giunse alla presidenza un f
glio, con invito di darne lett
ra. Il Pascoli lesse. Si trattav
di versi, nei quali un origina
le, assai noto allora a Bologn
quale disinvolto ma non va
lente poeta estemporaneo, ma
gnificava il recente atto d
Passanante. Il Pascoli lesse
dapprima ignaro, poi con cre
scente turbamento, sino che
alla fine, com'egli stesso ebb
a dichiarare, lacerò con ira l
scritto e parlò per affermar
la santità della vita uman
per tutti, « *il grande, il ricc*
e il forte — re, plebe ». I sen
timenti provati allora il Poe
ta trasfuse più tardi nell'od
stupenda « *Nel carcere di Gi*
nevra ».

Ma a negare la verità d
quella versione stanno anch
tre fatti. Primo, che dell'od
incriminata non si trovò ma
chi ricordasse un solo verso
Secondo, che nessuno dei su
perstiti di quel tempo conte
stò la mia smentita. Terzo, ch
mai il Pascoli ebbe a legger
in pubblico, per un ritegno ch
è pure documento della su
squisita sensibilità, una pro
pria poesia. Come mai egli, i
Poeta dell'amore e della pietà
il figlio d'un assassinato
avrebbe fatto quell'unica ecce
zione per inneggiare a un de
litto e a un delinquente?

Un ultimo rilievo. Recente-
mente un giornale muoveva a
Pascoli un altro appunto

quello di essere stato massone. Non so come sia nata questa curiosa idea: certo si è che essa risulta estremamente offensiva, non tanto per la persona, quanto per l'arte del Pascoli. Voglio dire che il fatto di essere massone non avrebbe avuto per un Romagnolo lo stesso significato che per un Piemontese. Negli antichi Stati della Chiesa la massoneria si diffuse nelle generazioni passate così da identificarsi col patriottismo, per tradizione familiare, per ragioni d'ambiente. Dal 1895, la massoneria, già diventata per moltissimi abitudine formale, decadde e le nuove generazioni la ripudiarono. Ma per il Pascoli c'era dell'altro. Il fatto stesso d'aver appartenuto da giovane all'Internazionale, lo poneva appunto fra quanti, specialmente in Romagna, combattevano la vecchia congrega. Ed io posso aggiungere che egli la odiò, durante tutta la vita, con ogni forza dell'animo suo.

E' ozioso discutere ciò in linea di fatto, allorchè lo stesso scrittore che raccoglie il sospetto di una persistente aura massonica avvolgente l'anima del Poeta, riconosce infine che tutta la sua opera è pervasa da un profondo spirito cristiano. I richiami e le citazioni, infatti, per dimostrare i suoi sentimenti cristiani, sarebbero tanti, da rendere l'assunto superfluo. E fra gli amici e gli ammiratori del Pascoli vi furono e rimangono sacerdoti i quali più autorevolmente di me potrebbero dire vana l'accusa. Da Padre Teodosio di San Detole, la cui corrispondenza col Pascoli fu illustrata da un altro prete, il Padre Sarri, a

LA CAPPELLINA OV'E' SEPOLTO IL POETA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

LA «REGOLA» CHE IL PASCOLI PORTAVA SEMPRE CON SE'. IL PENNINO E' QUELLO CHE GLI SERVÌ PER SCRIVERE «PAOLO UCCELLO».

« MARIA SOROR ». (1934-XIII)

Luigi Pietrobono, rettore del *Galileo* di Roma, all'indimenticabile Padre Pistelli, al Cardinale Maffi, per non citare che i più noti. Di essi si rese interprete un umile parroco — quello di Castelvecchio Pascoli — che col Pascoli ebbe tanti anni di effettiva dimestichezza, affrettandosi a scrivere al giornale non essere vera la massoneria del Pascoli, e riferendo, fra l'altro, il seguente episodio:

« Un giorno, mentre parlavo col carissimo indimenticabile Poeta, egli ebbe a dirmi: — *Si ricordi, Rettore, che io non arriverò mai alla gloria, perchè ho nemica la massoneria!* ».

Ed altre smentite non mancarono. Ricordo questa: vi fu chi ne *L'Osservatore Romano* ebbe a riferire queste parole di Maria Pascoli: « *Giovannino credeva. Le ore più belle per lui erano quelle passate sulle pagine del Vangelo. Mi disse poco prima di morire che avrebbe tradotto gran parte dell'innologia cristiana per gli umili...* ».

La verità è che se il Pascoli non fu un professante in privato, per quel riserbo di cui circondava ogni suo atto, per un bisogno di armonizzarlo col suo mondo interiore, fu un vero poeta cristiano, e non soltanto rispettò la religiosità altrui, ma l'esaltò come una grande aspirazione e una grandissima gioia.

Fra gli opuscoli suoi ve ne è uno, conosciuto da pochi: *La Messa d'oro*. Era il 19
Mons. Bonomelli, l'illustre vescov
Cremona, la celebrava in quei g
ni. E il Pascoli, che neppur lo co
sceva, spontaneamente, nel Te
Verdi di Pisa, pronunciava un dis
so di celebrazione. Un altro pre
illustre vi assisteva: il Cardinale M
fi. Quale maggiore esaltazione di
si potrebbe volere? Per trovare q
cosa che le assomigli bisognerebbe
cercare le migliori pagine dell'O
e della *Cathédrale* dell'Huysmans,
meno estetismo di forma e più r
giosità sostanziale.

E dopo ciò, come si può presum
che, per solo rispetto umano, un
mile uomo non abbia chiamato il
cerdote al suo letto di morte? Lo
vuole — proprio in quell'ora! — n
soltanto schiavo di un meschino p
giudizio, ma vittima di oscuri m
neggi?

E per qual fine ottenebrare con nu
bi di dubbio un'opera così splendente
di francescana bontà? Quello che
il tormento di un'alta coscienza de
derosa di fede, ce lo ha detto il P
derzoni riferendo i colloqui da l
avuti col Poeta. Di fronte a tutto c
gli incidenti avvenuti durante la
agonia e ai suoi funerali diventa
pettegolezzi trascurabili.

Noi, che in quegli ultimi giorni,
quelle ultime ore, fummo nella s
casa, vicini alle sorelle credenti, po
siamo ben dire che neppure allo
l'aura massonica aleggiò su quell'an
ma grande e tanto meno esercit
estranee influenze. Potrei precisa
fatti e circostanze di quelle ore tr
mende, in cui la casa del Poeta —
che per due giorni fu in istato di c
ma —, era aperta a tutti; ma a ch
gioverebbe?

La morte entrò pia, pura e solenn
a baciare la fronte serena di quel
che fu un divino fanciullo.

E che vale se, Lui morto, interven
nero ai funerali — non invitati e n
desiderati — labari massonici e
anarchici, quando la nuda croce c
Egli volle lo accompagnasse nell'ult
mo viaggio, portata da un umile fr
te dell'Osservanza, fu il suggello d'
na limpida vita e d'una altissim
fede?

A. G. BIANC

SEGNI GLORIOSI DI ROMA IMPERIALE

Il Foro di Aquileia

Una ferrovia solitaria e, in questi mesi invernali, per lo più silenziosa; di fronte, alcune case e stalle; sui lati minori, un orticello con qualche pianta stecchita e, al di là di un fossato, i tralci rugginosi di un vigneto: ecco la cornice che inquadra oggi la piazza maggiore dell'antica Aquileia. Contrasto più stridente non si potrebbe immaginare, invero, tra il grande passato e l'umile presente. Qui le colonne solenni di maestà, e l'ampio lastricato, lì la miseria di rustici cortili coi loro pollai e porcili; qui per la mente, che commossa rievoca, un accalcarsi di magistrati e di cittadini, di mercanti e di soldati, lì le oche che schiamazzano a gara, quasi a protestare, non appena qualcuno si viene aggirando sulla platea del Foro, come se invadesse un loro dominio assoluto. E nel resto, tutt'all'ingiro, un silenzio che incombe grave e triste e schiaccia sotto il cumulo dei ricordi e delle vicende che annientarono il potente baluardo d'Italia, l'emporio opulento dell'alto Adriatico. Sì, qui *sunt lacrimae rerum*, e lo sentì il poeta del « Saluto Italico » che, nella piena dell'amarezza accorata, esclamava: « E' pianto d'Aquileia su per le solitudini ». Ma lo sguardo che, risollevato il capo, abbraccia l'immensa distesa della terra opima, si rasserena nella certezza gaudiosa che le feconde opere dei campi ed il rinato amore per i monumenti improntoranno di sè, d'ora in avanti, la vita di Aquileia, avviata a novella rinascita.

LA SINGOLARE RAFFIGURAZIONE DI ROMA E DI AQUILEIA.

Non è d'ogni giorno, nemmeno nell'Italia nostra, così ricca di mirabili rivelazioni archeologiche, la scoperta del Foro di una grande città romana. Indi l'esultanza con cui fu salutata la riapparizione delle vestigia del Foro dell'antica Aquileia. La superficie scoperta, di circa mille metri quadrati, serba ancora buona parte del suo lastricato marmoreo e calcareo; una congerie, poi, di tronchi di colonne di pietra, spesso infranti e vôlti nello stesso verso a indicare il crollo simultaneo causato, penso, da un terremoto, formavano già il portico di levante, che s'allineava fra la platea del Foro, di tre gradini più bassa del portico, e le lussuose botteghe che su di esso s'affacciavano. I pezzi dei singoli fusti, per quanto sbocconcellati e frantumati, sono stati riuniti con lavoro attento e paziente a ricomporre le colonne, che si susseguivano a poco più di due metri l'u-

LO SCAVO DEL FORO DI AQUILEIA.

(Arch. Fot. T. C. I.)

na dall'altra. Reggevano capitelli compositi, di lavoro non minutamente finito, ma di forte plasticità e di effetto pittorico nel giuoco delle luci e delle ombre. Insieme con la base, le colonne raggiungono quasi l'altezza di sette metri. Parecchie sono già in piedi, risorte a nuova vita, a proclamare ancora la gloria di Roma in questa Aquileia, dove dai ricordi di Cesare e d'Augusto ai mosaici del vescovo Teodoro, dalla Basilica di schietto accento latino alla tomba dei Militi Ignoti, tutto attesta ed esalta la Madre immortale.

Risulta dai sondaggi eseguiti che un'area di oltre duemila metri quadrati, occultata oggi da casupole, da orti e da una pubblica via, attende di essere esplorata con la certezza di proficui ritrovamenti da riferire al Foro, che pare misurasse metri 120×60 circa. E il cuore pregusta la gioia delle nuove scoperte.

Sin qui, tanto lo scavo che il restauro sono dovuti alla benemerita Associazione Nazionale per Aquileia, che si onora della Presidenza del Conte Volpi; ma a recare a compimento l'indagine archeologica e a dare al Foro la sistemazione conveniente, necessita l'intervento del Governo Fascista. Nè esso può mancare. Risonanza profonda, infatti, ha il nome di Aquileia nella storia e nella passione d'Italia e i segni di Roma, che qui, sul limitare di nostra gente, tornano in luce, hanno per i connazionali e per gli stranieri una voce veramente viva. Qui il monumento non è solo ricordo, esso è anche monito che si trasfonde nell'ora presente e si protende verso il futuro.

L'immagine di Roma e di Aquileia

Un'altra scoperta originalissima è scaturita dal suolo archeologico di Aquileia. In un torrione delle opere tardoromane era murato, insieme con altre spoglie, anche un marmo iscritto, che rendeva grazie alla triade Capitolina e a Marte per la vittoria di Roma su Massimino il Trace. Questi, nel 238 d. Cr., aveva stretto d'assedio la fortezza di Aquileia, risoluto ad aprirsi così la strada verso l'interno d'Italia; e invece vi aveva trovato la morte, chè i suoi stessi soldati, stanchi del lungo e inutile assedio, lo avevano ucciso sotto le mura di Aquileia. La manifesta importanza storica della lapide m'indusse, tempo fa, a trarla dal suo indegno rifugio e fu così che uno dei fianchi, integro ancora nella sua decorazione scultorea, ci rivelò una scena inaspettata, originalissima. Una donna d'aspetto matronale siede in trono con scettro nella sinistra e corona di torri sul capo,

IL CASTELLO « AD PIRUM » RICOSTRUITO, VISTO DA EST. *(Da un disegno del 1863)*

mentre stende la destra in corrispondenza delle mani aperte e protese d'una giovanetta che è in ginocchio davanti a lei. Questa reca pure in testa la corona cinta di torri, al di sopra della quale si libra un'aquila che dà il nome alla figura. E' Aquileia che, nel frangente dell'assedio, si volge per soccorso alla Madre, la quale benignamente le assicura il suo aiuto.

Qui per la prima volta nell'arte figurativa romana appare personificata Aquileia, che secondo l'etimologia corrente nell'antichità, ed anche nei tempi nostri, sino a qualche decennio fa, si credeva derivasse il suo nome dall'aquila. L'imperatore Giuliano ricorda, infatti, in un'orazione che Aquileia avrebbe tratto il nome da un'aquila, la quale, volando nel cielo, indicò ai fondatori l'ubicazione da prescegliere per la nuova colonia latina. La leggenda collega così Aquileia con Roma nel suo evidente parallelismo con quella degli avvoltoi romulei, che avevano segnato un dì, sul colle fatale, le auguste origini dell'Urbe.

Ma se la giovanetta genuflessa è Aquileia, la donna troneggiante è naturalmente Roma. Più spesso, è vero, Roma viene raffigurata quale dea guerriera, in armi, nell'aspetto di Pallade Atena o di un'Amazzone, ma anche il tipo « cibelico » con scettro e corona turrita, come appunto nel marmo di Aquileia, non è ignoto all'arte. Se quello esprime la potenza conquistatrice, la virtù militare, questo rende Roma quale dea serenamente dominatrice.

Il gesto di Roma, dove l'imposizione della destra significa la protezione largita dalla divinità alla città che si pone sotto il suo patrocinio, si spiega coll'atteggiamento di profonda umiltà di Aquileia, che trova dei paralleli, non identici, solo nelle figurazioni di provincie soggette a Roma, di prigionieri che implorano la grazia del vincitore. Senza indagare qui se la condizione di supplice data ad Aquileia fosse giustificata o no — rammento solo che nel citato assedio la città si difese essenzialmente da sè con le sue proprie forze — consideriamo la rappresentazione, invece, nella sua caratteristica singolarità. Qui è l'aquila che con immediata evidenza simboleggia Aquileia. Ma le raffigurazioni di città che s'ispirano al nome delle stesse, più che rare, possono dirsi uniche. Esistono bensì immagini di città romane — all'infuori di Roma e di Costantinopoli, che sono le più frequenti e le più note — nel tipo generico della Tyche-Fortuna, con gli attributi del timone, del corno dell'abbondanza, delle spighe o d'altro ancora, attributi che le fanno appunto dispensatrici di ogni bene alla

IL VALLO ROMANO A NORD DELLA CITTA' DI FIUME.

(Arch. Fot. T. C. I.)

IL VALLO A NORD DI FIUME, CON RESTI DEL CAMMINO DI RONDA (?). NELLO SFONDO, LE CASE DI SUSSAK. (Arch. Fot. T. C. I.)

città simboleggiata, e che tuttavia abbisognano del nome ascritto o di altra aggiunta particolare, come un fiume, per essere individuate, ma raffigurazioni desunte dal nome della città che si rappresenta non se se s'incontrano altre nel mondo romano.

E invero le denominazioni delle città di Roma o sono costituite da formazioni d'età preromana, provviste di veste e desinenza latina, come *Mediolanum*, *Bononia* e altre innumeri, o si spiegano col nome del loro fondatore, per cui si ha, ad esempio, *Forum Livi* (Forlì), *Forum Iuli* (Cividale-Friuli), mentre una terza categoria, non numerosa, abbraccia nomi augurali, come *Concordia*, *Faventia* (Faenza). Ora i nomi dei due maggiori gruppi qui cennati è intuitivo che mal si prestavano a fornire lo spunto per una figura dai contrassegni precisi. E ciò varrebbe, si noti bene, anche per Aquileia, che analogamente ad altri abitati preromani sorti sulle sponde di fiumi, è la città dell'*Aquilis*, corso d'acqua del Friuli, se non fosse stata messa in rapporto già dall'imperatore della romanità tramontante, per una falsa etimologia, con l'aquila. Indi la singolarità della rappresentazione che difficilmente, per quanto ho esposto, troverà paralleli e che accresce il pregio e il valore della fortunata scoperta che ci ha colmati di giusta gioia. L'aquila, infatti, dai tempi di Roma ai patriarchi, da quel-

IL RESTAURO DELLE COLONNE DEL FORO DI AQUILEIA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

li del servaggio ai giorni della compiuta redenzione, fu sempre l'arma, il simbolo di Aquileia. « Luce a te, pertanto, aquila di Aquileia ».

Il vallo delle Alpi Giulie

Piace incominciare additando ad esempio i Comuni delle Città di Fiume e di Trieste e le Amministrazioni Provinciali di Trieste e di Gorizia, che con nobilissimi sensi erogarono la somma di L. 100.000 a restaurare il vallo romano, le cui vestigia appaiono superstiti ancora in questa « terra cui Giulio il nome diede ». Con ciò essi intesero solennizzare in degno modo il bimillenario di Augusto, che è e vuole essere glorificazione di tutta la romanità imperiale.

Era il vallo un insieme di opere militari erette da Roma non solo nelle provincie, alle frontiere dell'Impero, ad arginare e infrangere le scorrerie barbariche, ma anche alle porte d'Italia, al confine nord-orientale, là dove la natura non avesse sufficientemente provveduto coi propri mezzi a guarnire le difese. E così il vallo sussiste a nord di Fiume sulle alture del Calvario e di S.ta Caterina, poi nelle gole di Clana nella zona del Nevoso e infine *« in Alpe Iulia »*, dove la triplice linea di sbarramento manifesta in chiaro modo la minaccia rappresentata da questo varco, il più basso della regione, che fu in ogni tempo, come nessun altro, la *via barbarorum*.

LA LINEA DEL VALLO A SELVA DEL PERO CON L'INGRESSO AL CASTELLO E PARTE DEL MURO EST-OVEST. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

Presso la città di Fiume il vallo compone una unica muraglia, grossa poco più di un metro e mezzo, che sale fin là dove la montagna strapiombante costituisce di per sè una difesa efficace, un baluardo non espugnabile. E' stato restaurato per oltre cinquecento metri nell'estate scorsa dalla Soprintendenza di Trieste, che curò l'esecuzione dei lavori anche a Selva del Pero. E così gli umili avanzi, liberati ormai da radici, sterpi ed erbacce che li serravano, soffocavano e occultavano, sfideranno ancora i secoli e ricorderanno Roma immortale. Suggestivo è il profilarsi di questa cortina muraria, che spicca nettamente fra il verde della boscaglia che riveste il monte, ma più grandioso è l'aspetto che il vallo offre a Selva del Pero.

E' questa l'antica stazione *ad Pirum*, distante una cinquantina di chilometri da Gorizia e venti da Aidussina, che era l'accampamento stabile — *Castra* — per le truppe destinate a presidiare il vallo. La località oggi è isolata fra i boschi, non lungi dal confine iugoslavo. Ma prima del restauro non era facile cogliere, a Selva del Pero, sotto certe gobbe del terreno ammantato del fitto vello silvano e folto di alti tronchi, il delinearsi del vallo, anche per l'ormai esigua elevazione delle opere murarie che non raggiungono i due metri. Oggi il mutamento ivi compiutosi, grazie al restauro, è grande e dà subito nell'occhio. Chi capita a passare per la strada che segue il percorso dell'antica, guardata già da un torrione, ma più incassata di allora, si arresta commosso. Tratti di muro massiccio, dello spessore di oltre due metri e mezzo, partendo dal torrione che stava a cavaliere della strada, seguono a nord e a sud l'alterno andamento della montagna, onde ora tendono verso la sua sommità, ora ne scendono fino al fondo. E così, se qui valgono a impedire che l'invasore potesse aggirare le posizioni apprestate a difesa, là essi consentono allo sguardo di spaziare sul-

l'ampia distesa a levante, coi suoi monti tanto più bassi, rendendo impossibile ogni sorpresa.

A tergo, poi, di questo solidissimo muro, a nord della strada, si innalza un ampio castello irrobustito da torrioni agli angoli e anche nel mezzo della fronte vôlta verso la via. Nella sua posizione dominante, che sovrasta ogni altra, il fortilizio doveva riuscire per quei tempi imprendibile, se non vi fossero mancati i difensori. E questa è la tragedia di Roma, di non aver avuto nel suo occaso chi la difendesse con fede e con valore, e ciò per essere stati gli Italici da lunga pezza disavvezzi al maneggio e alla disciplina delle armi: errore che fu terribilmente scontato. Ma torniamo al vallo.

A Selva del Pero sono state consolidate egregiamente alcune centinaia di metri del vallo, che però si sviluppa, sempre in pessimo stato di conservazione, fra i boschi, per più chilometri, onde cospicui mezzi si richiedono a condurre a compimento l'opera di restauro. Un'idea delle difficoltà incontrate e superate *ad Pirum* si può formare chi consideri come in quella località isolata, montana e silvestre, necessiti trasportare i materiali da lavoro, compresa talvolta l'acqua stessa, da distanze notevoli. Aggiungi che sul vallo il bosco s'è impostato sovrano, così da crescervi rigogliosissimo sfruttando quel po' di terriccio raccoltosi attraverso i secoli fra le pietre della struttura. Non si riesce a descrivere il danno causato dalle piante con le loro radici, che invasero la massa muraria per ogni verso, sino a sgretolarla e spesso anche a dissolverla.

Una buona cooperazione, e lo ricordo con grato animo, la Sopraintendenza la ebbe dal maggior proprietario del bosco di questa zona, il signor Antonio Rizzatto, Podestà di Aidussina, che curò prontamente e a sue spese l'abbattimento delle piante che sorgevano sulla linea dei muri. Tuttavia, il lavoro occorso poi a togliere e a strappare le radici e le barbe infinite penetrate profondamente nella muratura, a eliminare la terra infiltratasi fra sasso e sasso fin nelle fondazioni, a consolidare con grassa malta le pietre, anch'esse una ad una, poichè prive di coesione tra loro per essere la calcina scomparsa sino all'ultimo filo, è tornato dispendiosissimo. Si dovette, inoltre, assicurare con congrue pendenze il rapido e facile scolo delle acque piovane, già stagnanti sopra o lungo i muri, come anche quello del disgelo delle nevi, qui abbondanti. Siamo, infatti, all'altitudine di quasi mille metri.

A Selva del Pero capitano non di rado a passare, oltre ai montanari coi loro pesanti carichi di legno, alti ufficiali che oggi sostano ammirati ed esprimono il loro vivo plauso nel vedere messa magnificamente in valore una delle più suggestive difese create nel tardo Impero a infrenare le invasioni.

E la scritta nobilissima «*Roma redit per itinera vetera*», qui voluta dalla Brigata Ferrara nel novembre della nostra Vittoria, allorchè essa rifece per prima, dopo secoli e secoli, il cammino delle legioni di Roma, ci esalta e commuove. Le parole solenni s'imprimono nel fondo del cuore al cospetto degli augusti segni, nella verità del ricorso storico ch'esse celebrano e insieme nell'ammaestramento che infatti includono. L'elaborazione dell'avvenire — come fu ben detto — si nutre della conoscenza del passato.

GIOVANNI BRUSIN

(Fot. della R. Soprint. alle Antichità)

LA LINEA DEL VALLO A SELVA DEL PERO COL BOSCO CRESCIUTOVI SOPRA IN PARTE GIA' TAGLIATO *(Arch. Fot. T. C. I.)*

IL CASTELLO DI TRIPOLI

Chi arriva per la prima volta a Tripoli e, nell'attesa impaziente dell'attracco, gira lo sguardo intorno per abbracciare il paesaggio incantevole, che profila nel cielo fosforescente l'esilità dei minareti, il candore delle cupole e la folla delle palme dondolanti, ha un attimo di sosta, quasi per riposare l'occhio dinanzi a tanto bagliore; e si avvede che su di uno sperone roccioso, che si insinua nella placidità del porto, s'erge un bastione turrito: è il bastione di San Giacomo, che protende sul mare l'ala orientale del Castello di Tripoli (1).

La città — con l'interesse folcloristico de' suoi quartieri arabi ed ebrei — orientandosi modernamente, ha provveduto perchè si curasse in modo particolare il magnifico monumento, che sembra racchiudere tra le sue mura il ricordo di tutte le vicende secolari di questa terra d'Africa. Veramente, l'opera di assestamento fu lunga e paziente; infatti, il Castello si era andato, con gli anni, incrostando di soprastrutture, che ne avevano cancellato la forma genuina. Ma l'attenta e diligente opera della Soprintendenza ai Monumenti (con animo commosso ricordiamo la bella figura dell'archeologo Giacomo Guidi, recentemente scomparso), illuminata dalle sagaci direttive di S. E. il Governatore Maresciallo Italo Balbo, ha potuto ridonarci il Castello di Tripoli nel suo aspetto migliore, non alterato o contraffatto da interpretazioni temerarie.

La storia architettonica dell'edificio prima della dominazione spagnola — che data dagli inizi del secolo XVI — non può essere ricostruita che per intuizione, attraverso pochi dati e brevi relazioni rimasteci. E' certo che la sua posizione favorevole dovette essere sfruttata dai Romani e dai Bizantini, che da quel punto strategico dominavano facilmente il mare, la città e le campagne circostanti.

La lunga dominazione araba fu interrotta da tre brevi periodi, in cui potè sventolare sui bastioni la bandiera della Cristianità: l'occupazione dei Normanni, insediatisi nel Castello nel 1146; quella degli Spagnoli, dovuta a Ferdinando il Cattolico, nel 1510; e infine quella dei Cavalieri Gerosolimitani, i quali, sopraffatti dalle armi di Sinán Pascià, ammiraglio del Sultano Solimano, dovettero capitolare nel 1551. Brevi, come ripeto, i periodi della Cristianità, ma non inutili: e sufficienti, ad ogni modo, per soddisfare la nostra curiosità sulla struttura intima del Castello, per le tracce che in esso lasciarono. E su queste tracce, negli anni 1922-23 e 1934-35 ebbe-

IL CASTELLO DI TRIPOLI VISTO DAL CORSO VITTORIO EMANUELE.

(1) Si veda la bella ed esauriente pubblicazione di G. Guidi: *Il Castello di Tripoli* (Ed. Cacopardo, Tripoli).

(Fot. R. Soprintendenza ai Monumenti e Scavi della Libia)

ro luogo i restauri, condotti con criterio moderno e con fedeltà scrupolosa.

Del dominio arabo abbiamo notizie vaghe, perchè era difficilissimo accedere al fortilizio, che conteneva gli appartamenti del Pascià, gli alloggi degli ufficiali, i magazzini delle armi, la polveriera, la zecca e la moschea, costruita sulla Chiesa dei Cavalieri di Malta, già dedicata a San Leonardo.

Durante la dinastia dei Caramanli, impadronitisi del potere nel 1711 e che regnarono a Tripoli per 124 anni, l'interno del Castello fu abbellito di nuovi edifici, ricchi di decorazioni, stucchi, ceramiche e marmi.

Ma con la susseguente dominazione turca il glorioso baluardo fu lasciato in deplorevole abbandono; e l'opera del tempo andò man mano sgretolandone la compagine e cancellandone la fisonomia.

Subito dopo l'occupazione italiana vi trovarono sede gli Uffici del Governo che, per ragioni ovvie, lo adattò ai propri fini, frazionando, togliendo, aggiungendo, senza un piano regolatore.

Durante il Governatorato di S. E. il Conte Vol-

« SALA DELL'ORFEO »: GABINETTO DI S. E. IL GOVERNATORE. SULLO SFONDO, LO STUPENDO FRAMMENTO DEL MOSAICO DEI GIRALI; A SINISTRA, LA STATUA ACEFALA DI AFRODITE VELATA; NEL MEZZO DEL PAVIMENTO, UN MOSAICO COL TRIONFO DI « LIBER PATER ».

pi si pensò di trasformare il Castello in museo archeologico; e, in un secondo tempo, S. E. Badoglio trasportò addirittura gli Uffici del Governo a Sciàra Sciatt. Ma S. E. Balbo, appena giunto a Tripoli, volle che dalla degna sede del Castello venisse ancora controllata e governata la Libia, senza sacrificare il museo archeologico. Qui sta il lato geniale e originale della innovazione: non più una catalogazione fredda di pezzi da museo, disposti secondo un ordine monotono, addossati gli uni agli altri, dissepolti dalle sabbie per esser di nuovo sepolti nelle stanze morte, visitate solamente da qualche appassionato o da qualche studioso: ma una serie di statue, mosaici, iscrizioni, pannelli, vasi, bassorilievi, dipinti, che ubbidissero ancora al loro compito decorativo ed estetico, adornando e completando i gabinetti e gli uffici dei funzionari, arredati con mobilio in armonia con l'ambiente. Ne è risultato un museo, che è la negazione di quello tradizionale; un antimuseo, se posso dire, un eccezionale appartamento signorile ispirato ad un senso di romanità, che soltanto il Fascismo ha saputo rievocare.

Il Castello, dal perimetro irregolare, mette capo a tre bastioni (due dei quali portano i nomi di San Giorgio e di San Giacomo) allacciati da alte muraglie e da terrapieni cintati. Vi si accede per due rampe, una che sale dall'omonima piazza e l'altra dal Corso Vittorio Emanuele: al culmine si stende un giardino pensile, limitato dalle mura e da un graziosissimo recinto d'ampio respiro, che sbocca nello spazio adiacente alla facciata interna del bastione di San Giorgio, su cui si apre un grandioso scalone, di marmo cipollino antico. Sullo sfondo di esso troneggia la statua di Claudio.

Nel vestibolo appresso si ammira un torso di Afrodite, posto in una nicchia, quasi per una tutela gelosa. E' uno dei più bei pezzi della raccolta: sembra che una mano esperta abbia adagiato, sulle forme perfette, una patina così calda e soave, da illudere sulla realtà della materia. La statua mùtila dà ali alla fantasia: e poche volte, come davanti a questo mirabile torso, essa può ricostruire la bellezza ideale. Per una scala adorna di marmi e di mosaici si entra nell'appartamento: Vestibolo della Vittoria, Salone dell'Artemide Efesina, Sala dell'Apollo, Sala del Liber Pater, Vestibolo dell'Anfitrite, Sala dei Severi, Sala dell'Orfeo, Gabinetto di stile arabo.

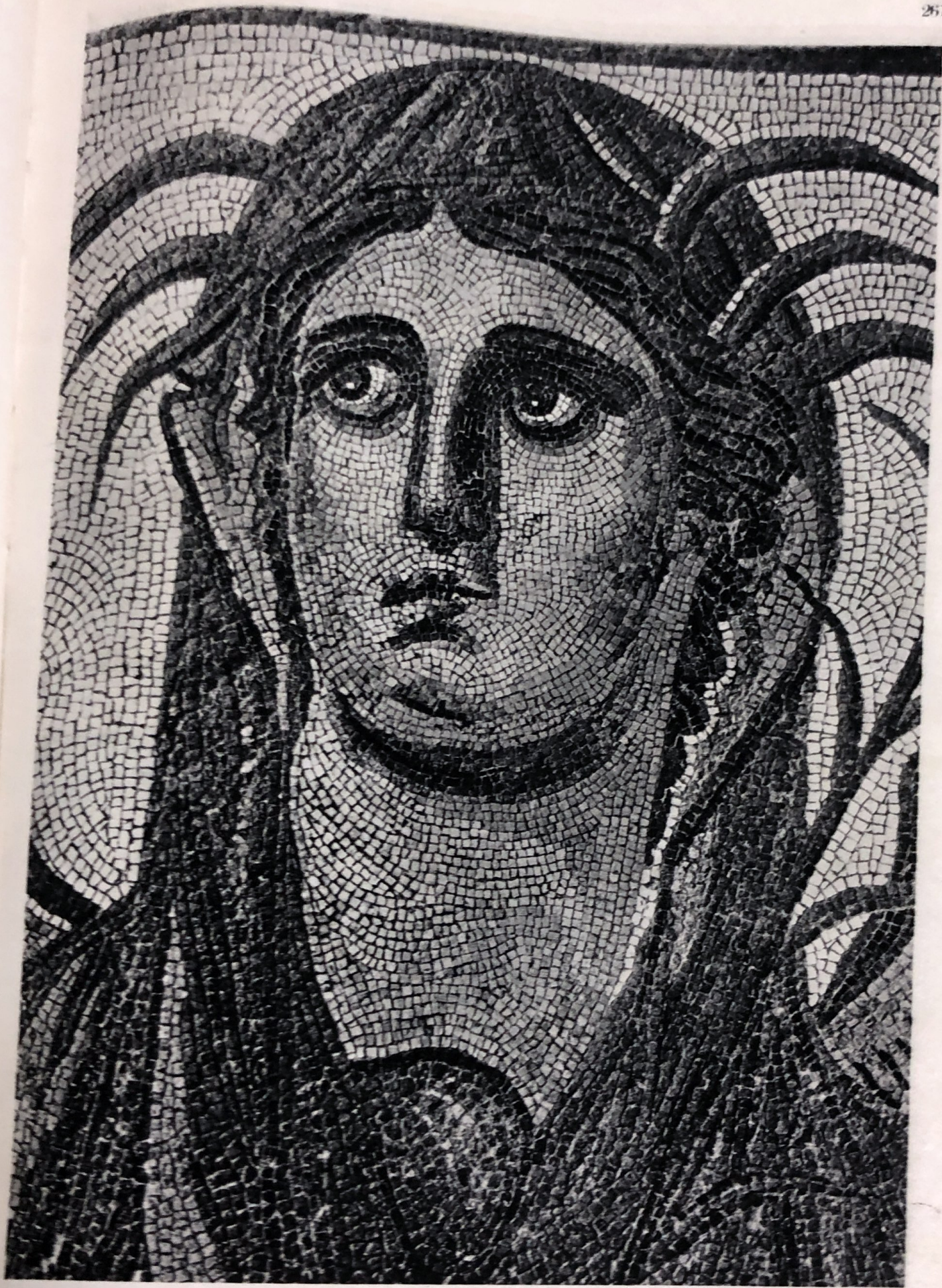
La disposizione armoniosa degli ambienti e della suppellettile non permette distrazioni, e la ricchezza dei capolavori, distribuiti con gusto conveniente, conquista subito il visitatore. Non

RITRATTO DI GERMANICO

Monumenti e Scavi della Libia)

TORSO DI APOLLO. (*Fot. R. Soprintendenza ai Monumenti e Scavi della Libia*)

possiamo farne che una rassegna sommaria, senza tener conto della loro ubicazione.

Tra i mosaici, memorabili per la finezza delle tinte tenere, sfumate in toni e semitoni delicatissimi, famosi sono quelli che si intitolano ai *gladiatori*, alle *quattro stagioni*, ad *Orfeo*, ai *girali*, in cui l'arte musiva tocca mete insuperate, sia nel capriccio della decorazione geometrica che nella rappresentazione delle figure, ricche di movimento, di un realismo a volte così impeccabile da far pensare più all'impeto di una pennellata che alla paziente maestria di un distributore di tasselli colorati. Bellissimi soprattutto gli animali, colti nel loro aspetto più tipico e disegnati con l'esattezza di un incisore: si vedano, per esempio, i pesci nel riquadro del

PARTICOLARE DEL MOSAICO DELLE STAGIONI: L'INVERNO. *(Fot. R. Soprintendenza ai Monumenti e Scavi della Libia)*

mosaico dei *Gladiatori*, in cui alla forma s'aggiunge la sinuosità del guizzo; o la nidiata, nel mosaico dei *girali*, ispirata ad una tenerezza gentile. Per la sicurezza del segno, per la varia composizione, dove l'elemento fantastico s'intreccia senza urti con quello della natura (fiori, piante, animali), per la lievità dei tocchi, questo frammento dei *girali*, scoperto nella villa romana di Dar Buc Ammèra, e con probabilità opera del I sec. d. Cr., è un mosaico di sommo pregio. S' incastra nella parete, presso il tavolo marmoreo di S. E. il Governatore della Libia, il cui gabinetto, di una austerità contenuta e accogliente, si fregia di un secondo mosaico, quello dell'Orfeo, che fa pensare ad un magnifico arazzo; e di un terzo, quello di *Oceano*

LA BELLA STATUA DELL'IMPERATORE CLAUDIO. SOTTO: LA P. SETTIMIO SEVERO E UN'ALA DEL CASTELLO.

barbuto, dalla plastica scrupolosa e dall'espressione affabile; della statua di una figura muliebre vedi una figura, forse una Naiade frelata, forse una Naiade fresca e agile; del ritratto di Druso Secondo e di Germanico, possente opera di scultura questa, modellata senza reticenze e leziosità, quasi aspra di fattura, ma squadrata da uno scalpello irrequieto, tutto teso all'essenziale.

Ricorda, invece, la morbidezza levigata di certi corpi di adolescenti, con i piani digradanti in dolci sinuosità, che quasi cancellano il chiaroscuro, il torso di Apollo nella sala omonima, che fu una delle divinità tutelari dell'antica Oea, l'odierna Tripoli.

Si susseguono ancora, in altri ambienti, il gruppo di *Liber Pater* e *Satiro*, in cui l'ebbrezza del dio ha un ritmo di danza;

PARTICOLARE DEL MOSAICO DEI GIRALI. SOTTO: AVANZI ARCHEOLOGICI VERSO IL GIARDINO PENSILE.

la statua di Anfitrite, dall'atteggiamento stanco e dall'espressione pensosa del volto; la Vittoria senz'ali, tesa per lanciarsi a volo; il rilievo dei Severi, dai panneggiamenti arcaicizzanti, che sembrano quasi fatti con la sgorbia; la testa clipeata di Nereide; l'Afrodite del mercato; il ritratto d'indigeno; e, per concludere l'elenco, la magnifica testa in bronzo di imperatore o magistrato romano (rinvenuta a Sàbratha), dallo sguardo freddo e penetrante, che vi scruta i recessi dell'anima; uno dei capolavori della ritrattistica antica. Graziosi e arguti i dipinti, e famosissimi quelli della vôlta nel vestibolo dell'Anfitrite, di alto interesse per la storia della pittura romana.

Attraente, infine, il Gabinetto di stile arabo, con maioliche antiche provenienti dalla Moschea dei Caramanli; una preziosa porta in legno scolpito, tolta dalla Moschea di Mohammed Pascià; i vecchi tappeti di Misurata, i lampadari, i braceri. E da quassù il visitatore estasiato può ben spaziare su tutto il panorama suggestivo di questo lembo di terra libica, lambita dalle onde che hanno i riflessi dello smalto e che intonano ancora l'epinicio delle nostre glorie e della nostra grandezza.

NINO ROSSI

RITRATTO DI IMPERATORE O MAGISTRATO ROMANO. SOTTO: IL GIARDINO PENSILE. *(Fot. Sopr. Mon. e Scavi della Libia)*

SAGRE DI PRIMAVERA

LA FESTA DELLE NOCELLE A VIAREGGIO

In qualche regione d'Italia ricorrono ancora alcune feste primaverili, che hanno più di un addentellato con quelle che si celebravano in antico: una delle più caratteristiche, se pur tra le meno conosciute, è la cosiddetta « festa delle nocelle », che ha luogo ogni anno nella pineta di levante a Viareggio, il giorno successivo alla Santa Pasqua, ossia il « giorno del Pellegrino ».

E' la festa del ritorno della bella stagione.

La gente, che press'a poco fino a questo giorno è stata costretta in casa dalla inclemenza del tempo, sente finalmente il bisogno di uscire all'aperto per sgranchirsi le gambe e per godersi un po' del tepore del primo solicchio. Le madri specialmente colgono l'occasione per portare la figliolanza in pineta a fare una bella scampagnata: la prima di una lunga serie che costituisce la panacea di ogni male fisico e morale dei loro bambini.

Già fin dalla sera della vigilia, come accade per altra consimile festa che avemmo occasione di descrivere su queste pagine (« Le Vie d'Italia » - maggio 1931), i venditori di cibarie rizzano le loro tende nei punti strategici di passaggio, che si affrettano ad accaparrarsi col diritto del primo occupante. Ma alle prime ore del mattino del lunedì dopo Pasqua, sotto i vetusti pini, che fronteggiano il vialone dei platani, l'allineamento è completo, e i ritardatari debbono retrocedere alle posizioni di seconda linea, meno visitate dal grosso pubblico.

Ai primi raggi del sole incominciano a giungere le comitive: e son donne con grandi involti affardellati, e bambini carichi di cerchi di legno, palle di gomma e di consimili arnesi da gioco. Si pranza fuori, quest'oggi: non proprio in trattoria, ma forse anche meglio. Pensa a tutto la sposa, men-

tre i ragazzi si divertono: il marito non ha che da giungere alle dodici in punto e la colazione è servita! E se al cerbero brontolone venga vaghezza di qualche leccornia, avanti, dica su, che si ordina espressa: la cucina è lì a un passo, che fumiga di carboni resinosi e la teglia è in bollore che sfrigola, mandando un odorino ch'è proprio appetitoso.

I bamberottoli se la godono un mondo a fare quattro salti sul soffice tappeto di aghi secchi, piovuti dalla folta chioma sempreverde dei pini. Ma il loro maggiore divertimento consiste nell'altalena, o come si chiama in gergo locale, la « pisalanca ». Nome poco onomatopeico forse, ma che, espresso da quelle rosee boccuzze e accompagnato dal più lieto sorriso, fa ben comprendere quanto l'innocente passatempo sia caro al cuore dei piccoli. E come si affannano, appena giunti sul posto, a cercare i due pini situati a giusta distanza per assicurarvi i capi delle corde! E come si dondolano volentieri, gridando ai fratellini che li spingono: «*Più forte! Più alto!*».

Verso le undici del mattino è tutto uno sfarfallio di *pisalanche* da un capo all'altro della pineta: e quelle banderuole variopinte dei vestitini che appaiono e scompaiono fra tronco e tronco, sventolando, dànno al verde cupo dello sfondo pennellate pittoresche, che rendono il luogo veramente gaio e ridente.

Ma ecco che passano le venditrici di nocciole avellane, la principale attrattiva della festa, che da esse ha preso il nome. « *Belle nocciole! Nocelle! Nocelleee!* ». Allora tutte le altalene si fermano: i bimbi saltano giù e gridano ad una voce: « Mamma, le noccioline! Mamma, me le compri! ». E non c'è mamma che possa dir di no al legittimo desiderio dei figlioletti. O non è questa la festa delle nocelle?

Soltanto, la mamma bisogna poi che intervenga in veste d'autorità nella divisione delle « filze » per sistemare le cose con giustizia, impedendo ai prepotenti di farsi la parte del leone.

Infatti, le nocelle non sono vendute alla spicciolata, ossia sciolte, a etti o a chili, ma a filze intere: le nocciole sono cioè infilate ad una ad una con uno spago, in modo da assumere la forma di collana, che può essere di varia lunghezza, ma in generale di circa due metri.

Nei cosiddetti « perdoni », cioè nelle feste di penitenza, che ricorrono in certe occasioni sia nei paesetti di campagna, sia nei vari quartieri o rioni di qualche città (come accade a Firenze), si fa largo commercio di nocciole, come di semi di zucca seccati e salati, e di « brigidini », zuccheratissimi migliaccetti all'uovo; ma in nessuna di queste fiere compaiono le nocelle sotto forma di collane, tranne che nelle feste apuane della Versilia e particolarmente in quella di Viareggio.

Con questi rosari di nuovo genere pendenti al

collo e dalle braccia, procedono le nocciolaie, fiere della loro ghiotta mercanzia, in cerca di clienti, i quali non devono esser pochi, nè meschino il guadagno, se è noto che un'ormai celebre nocciolaia si fece fare da viva una statua in marmo di Carrara, la quale poi fu posta sulla sua tomba nei posti distinti del cimitero monumentale di Staglieno, in Genova.

Le nocciolaie sono tutte native di Massa o dei paesi circonvicini. Nei mestieri bisogna nascere con la vocazione; e per fare la nocciolaia la vocazione par che ci voglia davvero! Cogliere le nocciole, seccarle al sole, ventilarle; questo è nulla. Infilarle, poi, ad una ad una: qui ti voglio!

Capolavori mangerecci, queste collane di nocelle: non si sputa che il guscio e il filo. Il resto si mangia tutto, buccia compresa, che rende più digeribile l'aromatica mandorla oleosa.

Le venditrici di nocciole della Versilia hanno veramente molto dello zingaresco, sia per la carnagione abbrustolita dal sole, sia per il colore dei loro abiti e dei loro scialli. Delle scarpe, volentieri esse ne fanno a meno, specie se il caldo è in anticipo: però qualcuna calza un elegantissimo paio di scarpette bianche di tela gommata, assai stridente col resto del vestito. Regalo forse del marito *bagnino*, che a stagione finita le avrà trovate abbandonate nella cabina di qualche bagnante.

Esistono anche dei nocciolai, ma sono pochi e come vergognosi: perciò quasi si seppelliscono sotto vere montagne di filze e collane.

La festa delle nocelle non finisce a mezzodì. Nel pomeriggio

c'è il concorso delle musiche, — non è proibito ballare! — e come finale, la corsa nei sacchi. Divertimento, quest'ultimo, assai banale, invero, ma per i bambini sempre nuovo e tale da farli sbellicar dalle risa. In verità, questa festa campestre di primavera è per i bambini, che sono la primavera della vita: festa, quindi, dei nuovi germogli delle piante e degli uomini.

Testo e fotografie di

ERMANNO BIAGINI

TIPICO ASPETTO DEL CALANCO, TUTTO FOGGIATO A PICCHI, A DIRUPI, A COSTOLONI, ALTERNANTI CON EROSIONI ABBASTANZA PROFONDE.

CURIOSITA' NATURALISTICHE NEI CALANCHI BOLOGNESI

Calanchi! La parola risveglia subito l'idea dell'inaridimento, dello squallore, della graduale rovina, e ben a ragione l'agricoltore industre ed avveduto, rispondendo agli incitamenti del Regime, pensa e provvede ora alacremente, non solo ad ostacolare il progredire funesto di una vicenda distruttiva che risale nei secoli, ma anche a ricostituire, fin dove è possibile, alcune plaghe su cui le buone sementi possano attecchire e le piante più adatte prosperare.

Vi sono tuttavia località, e specialmente nel Bolognese (Monteveglio, Monte San Giovanni), in cui i calanchi, costituiti dalle argille scagliose originate da antiche eruzioni di salse o vulcani di fango, hanno carattere di un bello orrido così pittoresco, da soddisfare il turista in cerca di spettacoli naturali di eccezione. Quella massa grandiosa di terreno turchiniccio, tenace, sdrucciolevole, è tutta foggiata a picchi, a dirupi, a costoloni alternanti con erosioni abbastanza profonde: fanno cerchia alture a bosco, a campo, a semplice pascolo: panorama incantevole, ravvivato di quando in quando anche dal passaggio di pastorelle che guidano il piccolo gregge.

Ma non soltanto il turista e l'ammiratore di spettacoli di bellezza possono trovare colà motivo di godimento: un campo, sia pure ristretto, di fruttuose indagini si apre agli osservatori e ricercatori appassionati, e a chi, sensibile alle meraviglie della natura, ne trae motivo di godimento.

Frugando con paziente attenzione negli scoscendimenti, nei solchi, nei piccoli spiazzi formati da depositi pluviali, si rinviene qualche cosa di curioso, di sorprendente: ecco dei noduli grigiastri, pesanti, che, spezzati, presentano struttura raggiata o a lamelle lucenti — la baritina o solfato di bario; d'altro lato, rifulgono iridescenti i cubetti e le rosette di pirite e di marcassite — il solfuro di ferro; vediamo anche qualche cristallo di gesso e vene cristalloidi di carbonato di calce intruse in disseminati frammenti di roccia marnosa.

Ma la sorpresa è grande allorquando in alcuni punti dove restano ancora vestigi degli strati di natura diversa, che sovrastavano alle argille scagliose e su queste scivolarono per vicende geologiche, ci imbattiamo in alcune forme particolari, o libere, o in affioramento, o già ruzzolate in basso. Sono veri sassi, per lo più ben rotondi, qualche volta ovoidi, raramente irregolari: le dimensioni vanno da quella di una palla che può stare nel pugno, alla sfera di 20 o 30 centimetri di diametro. Pochi colpi di

... INCANTEVOLE PANORAMA, RAVVIVATO DI QUANDO IN QUANDO DAL PASSAGGIO DI PASTORELLE CHE GUIDANO IL PICCOLO GREGGE.

martello su quelle forme riescono a vincerne la compattezza, a fenderle, a spezzarle: l'interno è cavo e tutto tappezzato di minutissimi cristalli (figure 1 e 2).

Questi cristalli appaiono come puntine, aghetti, sfarinature, rugosità, pelurie, adunate di perline lucenti: il nostro occhio, pur non distinguendo abbastanza, intravede una varietà notevole di struttura. Ma il nostro occhio si inganna: una buona lente ci manifesta in ogni modalità di cristallizzazione una stessa caratteristica fondamentale: quella prevalente nel carbonato di calce, la figura cioè del romboedro (fig. 3), che vediamo delinearsi anche in grossa mole, per effetto della tipica sfaldatura, nelle non infrequenti sezioni naturali di rocce calcari e marnose (fig. 4).

Infatti, le puntine dell'esemplare riprodotto nella fig. 2, le quali non sorpassano in lunghezza il millimetro, ingrandite di otto diametri (fig. 5), rendono all'evidenza il disegno del romboedro, disegno che persiste, allungato, in altri esemplari (fig. 6). Massiccia vediamo poi la stessa figura geometrica, sempre ingrandita otto

FIGG. 1 E 2 - SEPTARIE GEODIFORMI; LA 1ª COL SUO PEZZO DI CHIUSURA A LATO.

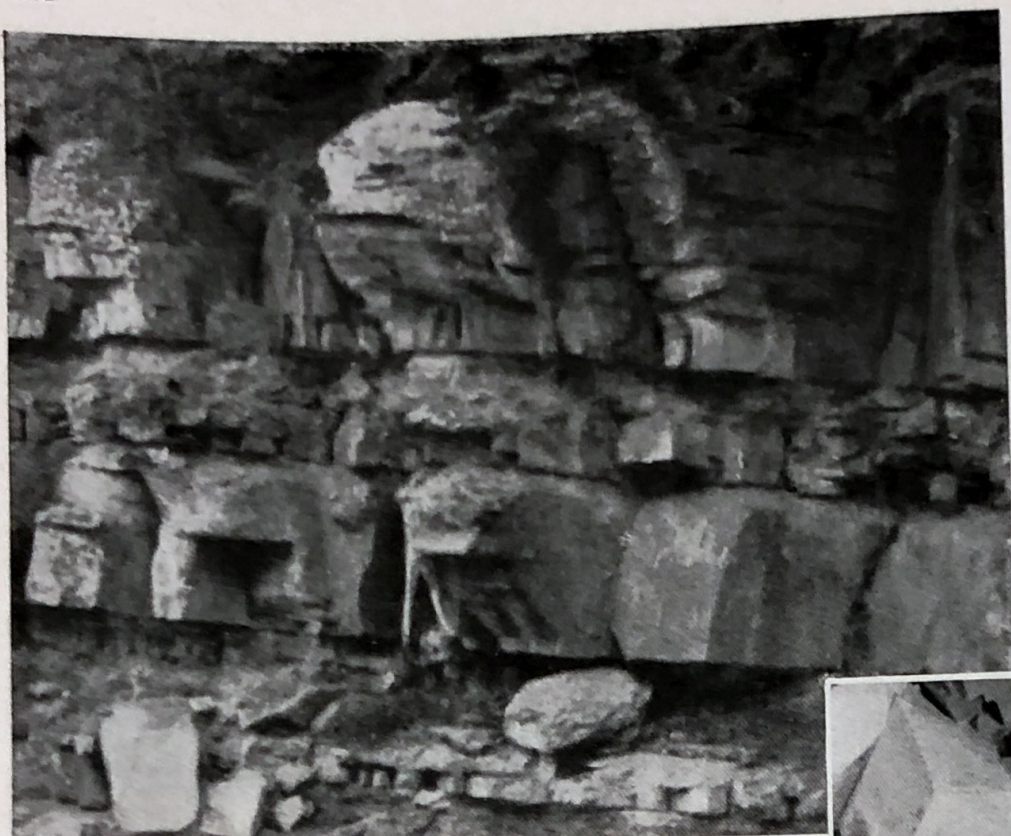
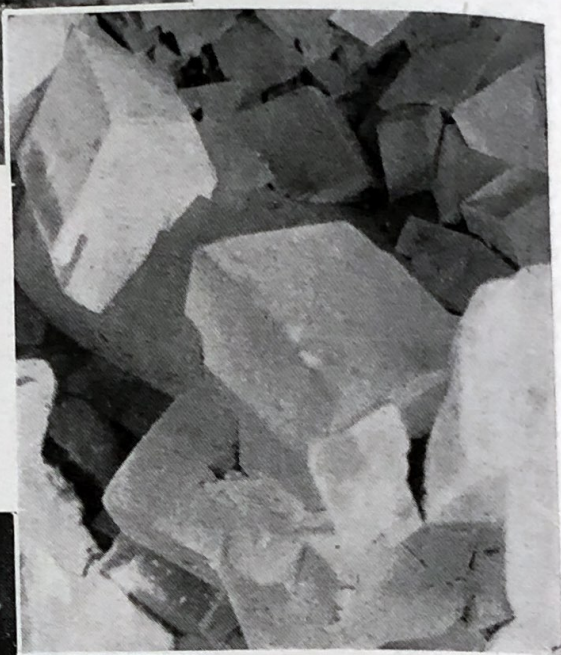



FIG. 4 - SEZIONE NATURALE DI STRATIFICAZIONI CALCARI ARGILLOSE. - LA FIG. 3, A LATO, E' LA RIPRODUZIONE DI ALCUNI ROMBOEDRI DI CALCITE.

diametri, nella fig. 7, ma ricoperta, soffocata, per ulteriore cristallizzazione, da un diluvio di tenui perle, che sono pur esse dei romboedrini, ma ridotti a dodecaedri per effetto di quel fenomeno che il mineralogista denomina emiedrìa, cioè troncatura degli angoli del cristallo.

L'interesse è poi ancora più vivo quando il romboedro non è semplicemente tale, ma si mostra chiaramente suddiviso in minutissime foglioline (fig. 8), le quali altro non sono che tanti microscopici romboedri concorrenti alla costruzione, rimasta imperfetta, di un cristallo maggiore; conferma visibile questa del come s'iniziano e si accrescono i cristalli.

FIG. 5 - CRISTALLIZZAZIONE DELL'ESEMPLARE DI FIG. 2. A INGRANDIMENTO DI 8 DIAMETRI LA FORMA DEL ROMBOEDRO SI MANIFESTA EVIDENTE.

La uniformità di base, che presiede a questi meravigliosi adunamenti di microgeometria, nulla toglie alla varietà degli esemplari che si possono raccogliere, e una serie sistematica di ingrandimenti stereoscopici diviene ottimo mezzo di pratica e comoda osservazione, oltrechè dilettevole fonte di studio.

Ma dovremo ora chiederci come mai si producono queste singolarissime forme, e

FIG. 6 - IL ROMBOEDRO PERSISTE IN FORMA ALLUNGATISSIMA ANCHE IN QUESTO ESEMPLARE.

per quale ascoso procedimento venga ad includersi in esse un materiale così diverso e così delicatamente disposto.

Comunemente si crede che le forme rotondeggianti, o quasi — le ghiaie dei torrenti per esempio — siano determinate da rotolamento o da prolungate erosioni di pietrame. In buona parte è così, ma ci si può trovare anche di fronte a prodotti di concentrazioni e cementazioni in seno a depositi terrosi, per effetto di umidità. Come spiegare altrimenti l'esistenza di ciottoli a zone concentriche? E a riprova si osservino le figg. 9 e 10: la prima ritrae uno strato di ghiaia disteso sul piano di una strada di campagna in costruzione; la seconda riproduce — a ingrandimento di quattro diametri — sassolini formatisi nell'acqua, assai ricca di sali di calce, di un apparecchio generatore di gas povero: abbiamo in ambo i casi l'identico aspetto; onde è lecito dedurne eguaglianza delle cause iniziali: un punto di attrazione, un accumularsi di materia più o meno concentricamente attorno al punto stesso, senza bisogno di azioni meccaniche di corrosione e di arrotondamento.

Ed è anche avvenuto, a chi scrive, di vedere in un fossatello di collina un'accozzaglia di sassi che potevano supporsi portati colà dalla irruenza di un acquazzone. Ma dove l'origine? Non vi erano attorno che ripe coltivate o erbose, non rocce in disfacimento. Infatti, non ostante tutta l'apparenza di ghiaia comune, non trattavasi di sassi, ma soltanto di forme analoghe ancora pastose, spezzantisi fra le dita. Più in alto la chiave del segreto: si dissodava un

FIG. 7 - MICROCRISTALLIZZAZIONE ROMBOEDRICA RIVESTITA E SOFFOCATA DA ALTRA SUCCESSIVA PIU' TENUE RISULTANTE IN PERLINE DODECAEDRICHE PER EMIEDRIA.

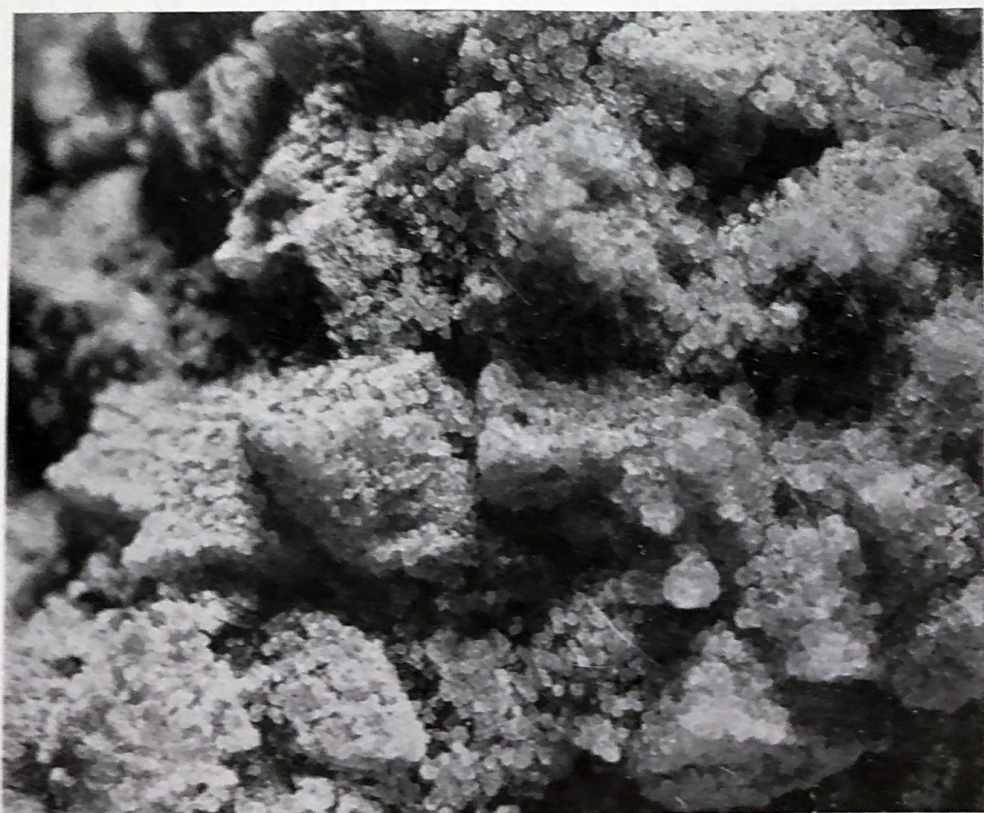
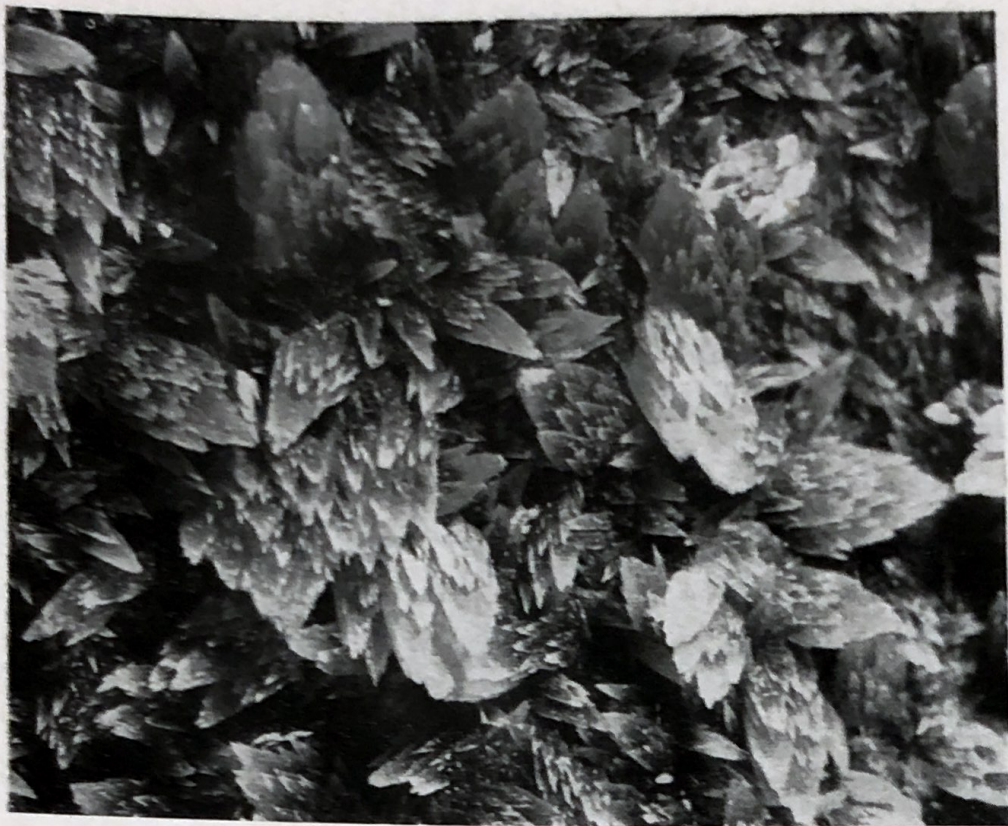



FIG. 8 - FOGLIOLINE ROMBOEDRICHE CONCORRENTI ALLA FORMAZIONE DI CRISTALLI MAGGIORI.

terreno calcare in declivio: la zappa ne traeva innumerevoli blocchetti ancora friabili, ma già costituiti per concentrazione in forma ghiaiosa, e un piccolo raduno d'acqua li convogliava in basso, in maggior parte disfatti, ma alcuni con aspetto tuttora ingannevole di ciottoli comuni.

A niente di diverso dobbiamo riferirci per spiegare la genesi delle forme curiosissime che si rinvengono nei calanchi bolognesi e certo anche altrove; forme dette « septarie », perchè appunto divise in setti; « geodiformi » perchè cave e ripiene, come si è detto, di cristalli.

Come in varie sostanze, anche di uso domestico, vengono a formarsi agglomerati, pallottole, per effetto di umidità o per altre cause, così possiamo pensare che nei resti del terreno prevalentemente argilloso, sovrastante, come abbiamo accennato, alle decise argille, siansi determinate glebe dapprima pastose, gonfie di umidità, rassodate poi e contratte anche all'interno per asciugamento, giacchè è noto che le argille crescono assai di volume assorbendo acqua, ma si restringono poi nel prosciugarsi e si screpolano in ogni senso (fig. 11). Continuando l'attrazione a quel centro, si depositò talora altra eguale materia tutt'attorno, producendo strati concentrici più o meno aderenti (fig. 1), e in progresso di tempo tutta la massa si consolidò in dura pietra costituita da pezzi di calcare argilloso non ben saldati fra loro — i setti — come la facilità di frattura dimostra. Successivamente, la pietra, abbastanza porosa, si lasciò permeare dall'acqua, che sciolse in parte il carbonato di calce e lo depose lentissimamente, molecola a molecola, nelle fessure, nei vuoti, lasciandogli agio di individuarsi mineralogicamente in tenui sì, ma ben determinati cristallini.

Un effetto simile si può avere, benchè rarissimamente e in modo meno vistoso, anche in altri terreni e in ogni tempo: infatti, il nodulo della fig. 12 fu rinvenuto in un terreno collinoso tenuto a coltivazione: la sua leggerezza meravigliò chi lo raccolse; apertolo, si vide riprodotto esattamente il fenomeno constatato in grande nelle argille scagliose, non mancando neppure una microscopica cristallizzazione, che brilla tenue al raggio del sole.

FIG. 9 - STRATO DI GHIAIA SUL PIANO DI UNA STRADA DI CAMPAGNA IN COSTRUZIONE.

FIG. 10 - SASSOLINI FORMATISI NELL'ACQUA DI UN GENERATORE DI GAS POVERO.

Nei calanchi bolognesi si rinvengono poi altre forme non meno interessanti per lo studioso naturalista, cioè le septarie geometriche o a nido di vespa (figura 13). Sono esse dovute allo stesso procedimento iniziale che produsse le septarie geodiformi; soltanto differiscono da queste per la friabilità dell'impasto che costituisce la loro massa e per un molteplice incrocio di legamenti calcarei, che riempirono per intero e fin nell'interno ogni fessura.

In verità, il creato ci può offrire dovunque, anche dove meno si pensa, motivi di osservazione, di studio, di pensiero, di godimento intellettuale: soltanto occorre occuparsene. Tutto un nuovo orizzonte si apre e si rivela, allorquando la nostra curiosità è eccitata a penetrare in particolarità che, o per indifferenza nostra, o per insufficienza dei sensi, ci restano ascose.

Senza pretendere di insinuarci nei misteri dell'ultra-piccolo, al che necessitano istrumenti speciali e costosi, molto può tuttavia apparirci con attente ricerche, sussidiate dall'uso di una buona lente doppia, che trova agevolmente posto nella più piccola tasca del nostro vestito e non imbarazza minimamente il turista. Non di rado è accaduto di destare sorpresa e ammirazione col presentare un trascurabile fiore, un tenue insetto, una insignificante pietruzza, rivelandone invece la molteplicità e delicatezza delle parti e la struttura complessa e multiforme. Gran campo, anche sotto questo riguardo, è offerto a coloro che fanno del turismo ad occhi aperti. E' bello superare difficoltà, conquistare alte cime e di là spaziare con lo sguardo nella vastità di panorami grandiosi; ma è pur bello, nelle nostre gite ricreative, nelle nostre tranquille e riposanti permanenze in alta montagna, guardarci attorno e renderci conto di tante forme ed aspetti della natura che normalmente ci sfuggono, di moltissime cose che nel nostro andare inconsapevolmente trascuriamo e calpestiamo.

GAETANO BRASA

(Fotografie dell'A. da esemplari della sua collezione).

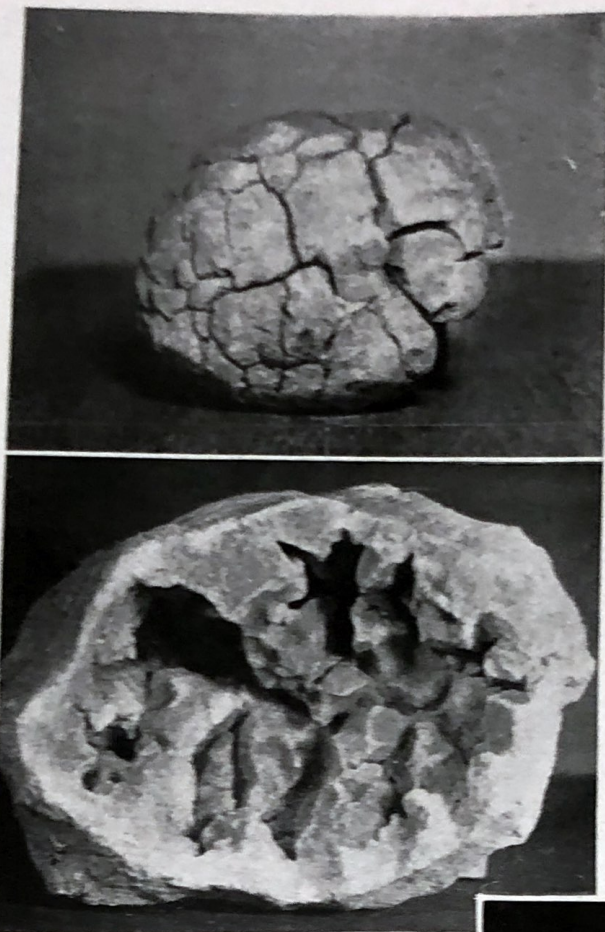
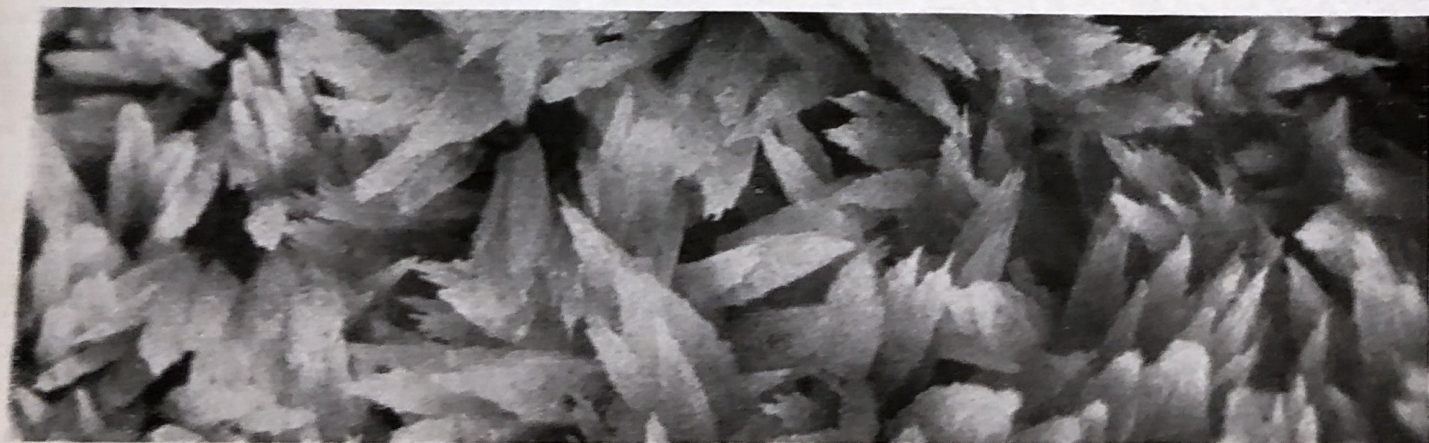
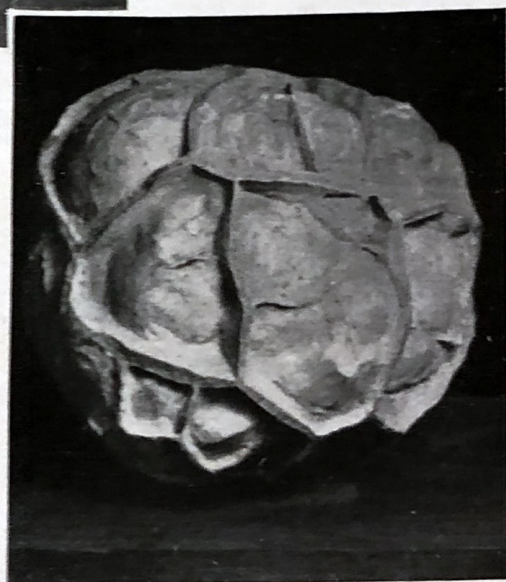



FIG. 11 - INIZIO DI UNA PICCOLA SEPTARIA: LA GLEBA ARGILLOSA SI RESTRINGE E SI SCREPOLA. FIG. 12 - NODULO ARGILLOSO-CALCARE RINVENUTO IN UN CAMPO. FIG. 13 - SEPTARIA A NIDO DI VESPA.

LA STRADA TEBRO-ROMAGNOLA

ALLE SORGENTI DEL TEVERE

La strada Tebro-Romagnola, che allaccia alla Romagna, e precisamente all'alta valle del Savio, la valle Tiberina, è stata inaugurata nell'anno XI, quantunque fosse stata approvata con Legge del 23 luglio 1886. Ma i lavori, iniziati dopo qualche tempo, subirono lunghe soste, dovute particolarmente alle vicende della vita nazionale. La guerra interruppe i lavori, che non furono ripresi se non nel 1926 e compiuti dopo sei anni circa.

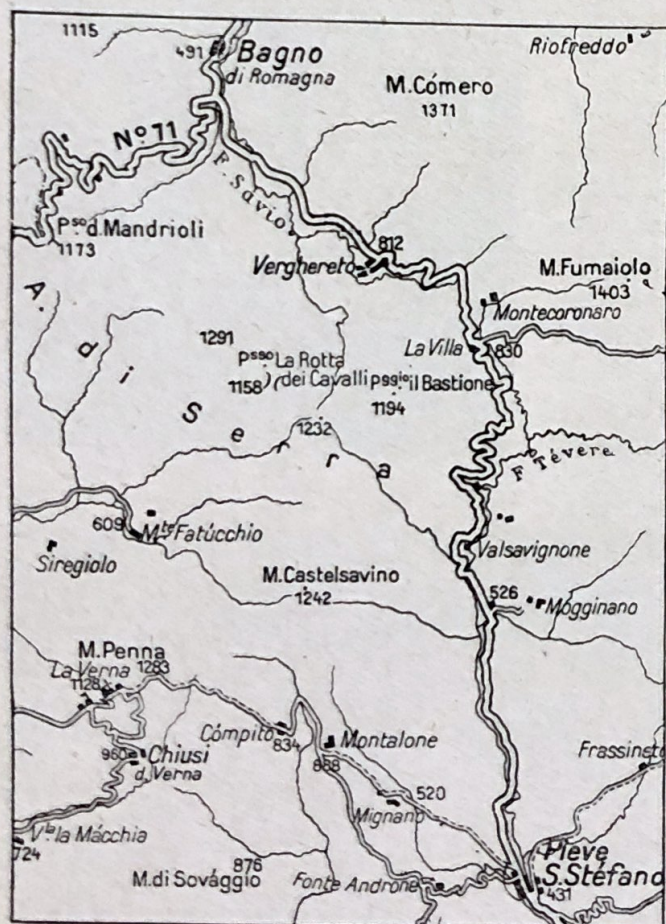
La strada si stacca dalla Statale N. 71, o Umbro-Casentinese, al Ponte di Becca, a circa cinquecento metri a monte di Bagno di Romagna, l'*Oppidum Boiorum* o *Balnei* dei Romani, e mentre quella lascia la valle del Savio per inerpicarsi al passo dei Mandrioli (m. 1173) e scendere nel Casentino, questa prosegue nella valle, risalendola. Per rispondere ai moderni criterî delle grandi arterie stradali (infatti, la sua pendenza non supera il 4 %) ha certo richiesto notevoli accorgimenti tecnici, ardite opere di consolidamento, per opporsi all'instabilità del terreno spesso franoso, e tagli nella viva roccia, ove la strada è stata portata su speroni strapiombanti quasi a picco nella stretta valle.

Dopo il ponte della Becca, costruito nel 1913, la strada percorre un bel viadotto a 6 arcate, lungo m. 70 e alto 22, sul torrente Mandrioli; poi, dopo circa 4 km., vàlica il fosso di Malagamba con un viadotto di 3 arcate, lungo m. 80 e alto 35, e col ponte di Ribuio rivalica il Savio. In località La Strada, è notevole l'opera di consolidamento di uno sperone franoso.

Superati i viadotti Metato e della Vecchiarella e valicato il fosso S. Alessio, si arriva finalmente a Verghereto, paesetto montano a 800 m., che al suo ingresso ha un piazzale da cui si domina, come da un belvedere, la catena appenninica. La strada continua e a 3 km. oltre Verghereto, tocca il vàlico di Montecoronaro a m. 801, il più basso della catena tosco-romagnola e quindi il più facilmente transitabile anche nel cuore dell'inverno.

Al di là del passo, la strada discende nel versante tiberino, entra in Toscana e, lungo la verdeggiante valle del piccolo rivo che ha così grande nome, giunge a Pieve S. Stefano.

Da Bagno di Romagna a Pieve S. Stefano intercorrono oggi chilometri 29.3 di una strada di grande interesse turistico, che accorcia notevolmente le comunicazioni tra la Romagna e l'Italia Centrale, o, per prendere due capisaldi, tra Bologna e Roma. Infatti, da Bologna a Roma, per la Futa, Firenze e Arezzo, si contano km. 407; per Fano, km. 459; per Cesena e Arezzo, km. 404; per Verghereto e Perugia, km. 379.

A qualche centinaio di metri dal valico di Montecoronaro si stacca la strada comunale Verghereto-Le Balze, la quale conduce sul magnifico

TRATTO VERGHERETO-MO

TECORONARO-PIEVE S. STEFANO.

monte Fumaiolo e alle sorgenti del Tevere. Costruita nel 1919, con grande sacrificio finanziario (il Duce ha recentemente concesso un contributo di lire cinquantamila per il suo miglioramento), schiude al turista la più bella e boscosa zona della Romagna montana.

Al termine di 12 km. di una strada interessante per i continui panorami, si giunge a un grazioso villaggio denominato Le Balze. Poco prima di arrivarvi si attraversa il primo ponticello sul fiume Tevere, che nasce poco discosto.

LA TIBERO - ROMAGNOLA PRESSO BAGNO DI ROMAGNA.

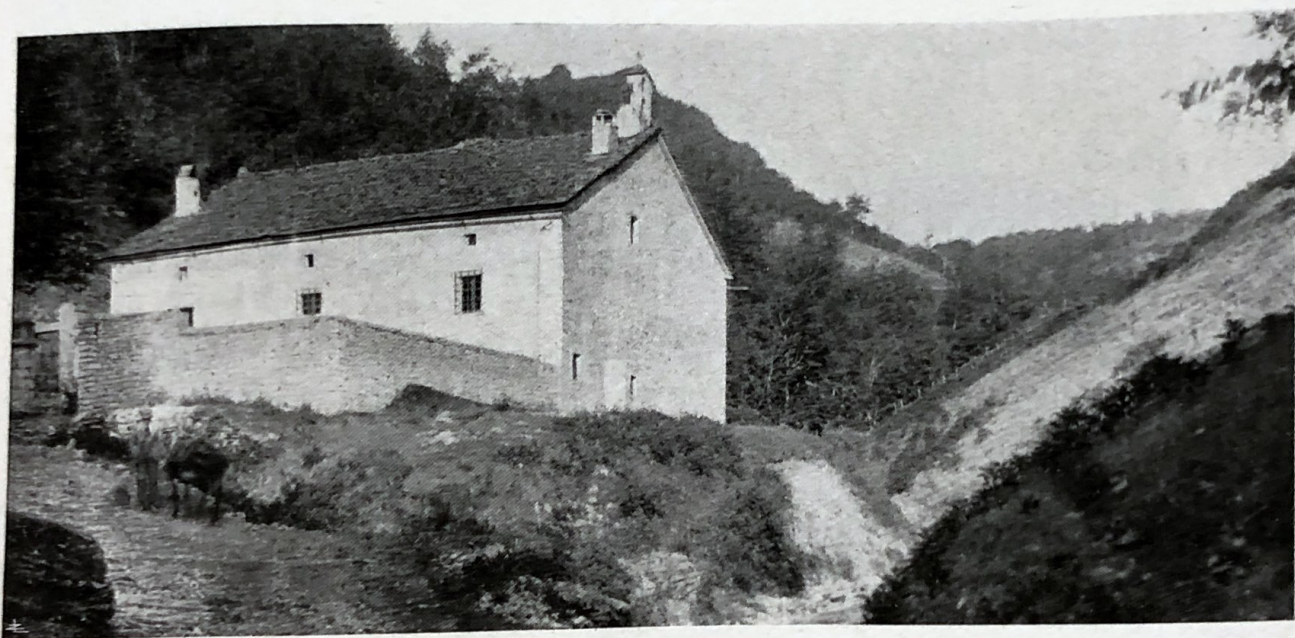
IL GRUPPO DEL M. FUMAIOLO.

LA CIMA DEL FUMAIOLO (1408 S. M.).

Il paesetto pittoresco, a 1000 metri di altezza, abitato da pastori e agricoltori dell'alta Romagna, nel periodo estivo si trasforma in un luogo di villeggiatura. Ora che ne è facile l'accesso, la domenica è un accorrere di gitanti, di comitive, di amanti della montagna, e le sorgenti dello storico fiume sono la mèta preferita. Le cime ineguali dei contrafforti dell'Appennino tosco-romagnolo si disegnano all'orizzonte, innalzandosi a oltre mille metri: il Monte Aquilone (1355 m.), il Monte Còmero (m. 1360), il Monte Castelvecchio (m. 1254), dove ha origine il fiume Savio, il Monte della Cella (m. 1089), il Monte della Moia (m. 1120), il Monticino (m. 1348) e, finalmente, la cima più alta del gruppo superbo e boscoso del Fumaiolo, a 1408 m.

Da queste cime si offre allo sguardo una visuale delle più imponenti e varie: l'occhio abbraccia, oltre a un grande anfiteatro di montagne, le vaste pianure della Romagna da una parte e dell'Etruria e dell'Umbria dall'altra: in mezzo, serpeggia il Tevere. L'immensa catena appenninica va a morire lontano, con le ultime diramazioni dei suoi contrafforti. A levante, tra la foschia, una pennellata di azzurro e di bianco segna la splendente riviera adriatica. Camaldoli, La Verna, il S. Simone, il Carpegna, il Monte Catria e San Leo, il Titano con le sue torri... incatenano lo sguardo. Borgate, villaggi e città lontane, a cui si intrecciano storie e leggende interessantissime, spiccano tra il verde. A Le Balze vi sono piccoli alberghi e modeste pensioni. Il soggiorno, nell'aria pura e tra canti di acque, con dintorni veramente superbi, è delizioso. Boschi di faggi, vallette riposte fanno corona al Fumaiolo, che troneggia nella sua imponente mole. Il villaggio de Le Balze, se deve il nome ai ciclopici macigni che gli sovrastano, deve l'origine, secondo una tradizione popolare, all'apparizione della Madonna su un masso, avvenuta il 17 luglio 1494 a due fanciulle infelici. Nel masso sul quale apparve la Madonna ora si legge un'iscrizione, che ricorda la miracolosa guarigione delle fanciulle, una sordomuta e l'altra cieca.

Sull'altar maggiore della chiesa parrocchiale è un bel dossale di terracotta invetriata, attribuito da alcuni a Luca della Robbia e da altri alla sua scuola, dossale che documenta e perpetua la secolare tradizione. A breve distanza da Le Balze, lungo la strada di accesso, si trova un altro caratteristico villaggio, la Falera, e più in basso ve n'è un terzo, Vignola. Essi costituiscono mète di passeggiate, ma fra tutte la più bella e interessante è quella della ridente prateria della Cella. Un tempo il luogo era reso più bello da una selva grandiosa di faggi; ora vi è una

PASCOLO SUL MONTE CÒMERO (M. 1360)

L'EREMO DI SANT'ALBERICO (SECOLO XV).

fitta macchia di abeti, presso la quale attira lo sguardo il vasto fabbricato, di forma severa, deturpato da posteriori sovrapposizioni, di un Monastero Camaldolese, fondato da San Romualdo.

Di qui, proseguendo per la così detta «*Strada Nuova*», fatta costruire nel 1835, durante il suo soggiorno a Le Balze, da Leopoldo II granduca di Toscana, si trova, a circa un chilometro, fra tre monti (l'Ocri, l'Aquilone e il Monte della Cella) l'Eremo di Sant'Alberico, ove in continue penitenze, nelle asprezze naturali del luogo deserto e selvaggio e del rigidissimo clima, visse il Santo. L'Eremo andò poi deperendo, ma un pio sacerdote, Don Francesco Dezzi, coadiuvato da devoti benefattori, lo restaurò e ancor oggi, ogni anno, per la secolare festa del 31 agosto, richiama una moltitudine di fedeli che vi accorrono di lontano.

Nell'interno della chiesetta, a sinistra, si osserva una grossa pietra di colore grigiastro, liscia e untuosa, che avrebbe, secondo la popolare credenza, la virtù taumaturgica di guarire i sofferenti di malattie intestinali, e in particolare quelli affetti da ernia. Ed è strano il modo con cui viene chiesta la grazia a Sant'Alberico. I malati si distendono sul masso e vi restano finchè non hanno finito di recitare le preci di rito e invocata la sospirata guarigione, la quale, molti asseriscono, non viene mai negata a chi invoca con fede e prega con fervore.

Notevoli sono le opere di rimboschimento, iniziate a cura della Milizia Forestale sul Fumaiolo e nella zona adiacente. L'imponente massiccio montano, che divide le acque fra il Savio, il Tevere e la Marecchia (alcuni agricoltori dell'alta Romagna chiamano appunto il

Fumaiolo, Fiumaiolo), ha visto crescere di anno in anno il patrimonio boschivo con estese piantate di abeti, che hanno colmato i vuoti là dove l'incuria e il diboscamento avevano portato la rovina e il disfacimento prodotti dalla erosione e degradazione dei terreni.

Ma, per quanto numerosi gitanti siano sedotti dalle attrattive finora descritte, ed essendo ora facile l'accesso alle Balze, vi accorrono volentieri, la mèta preferita è quella delle sorgenti dello storico fiume.

Esse distano poco più di due chilometri dalle Balze e vi si accede per una mulattiera attraverso una faggeta. La limpida polla sgorga a circa 1200 metri fra il muschio e l'erba, scorre e

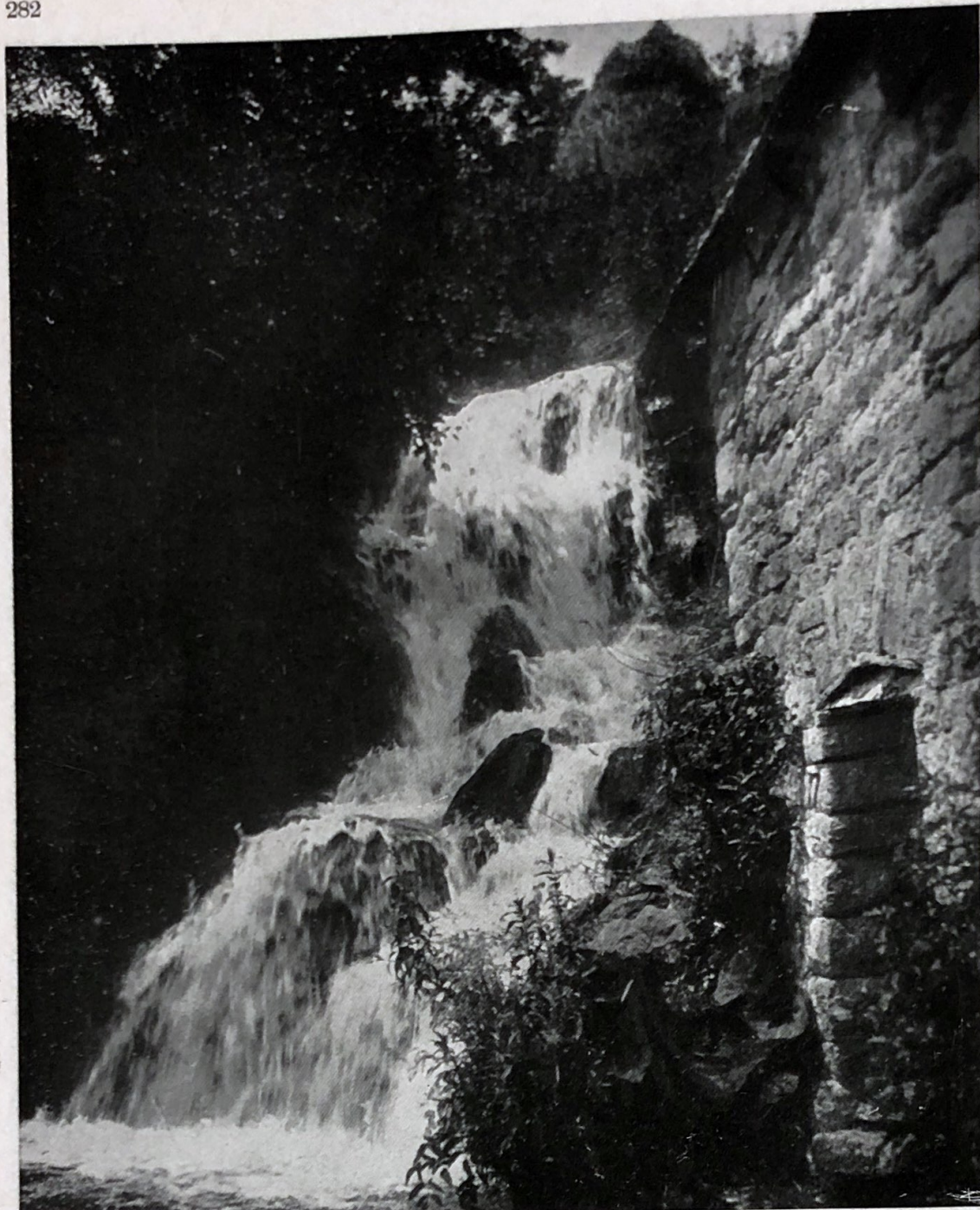
SOPRA: IL « FOSSO DELLA VECCHIARELLA » COL VIADOTTO OMONIMO. AL CENTRO: IL PONTE SUL SAVIO. SOTTO: IL VIADOTTO SUL FOSSO DI MALAGAMBA.

SOPRA: IL VALICO DI MONTECORONARO (M. 801). - AL CENTRO: LE BALZE DI VERGHERETO (M. 1091). - SOTTO: VERGHERETO (M. 872).

s'ingrossa, alimentata da altri rivoli d'acqua cristallina e pura, sfavilla sotto le cortine dorate dei grandi alberi e s'avvia alla mèta lontana.

Qui il 15 agosto 1934-XII avvenne il raduno escursionistico per la « Sagra del Tevere », allo scopo di inaugurare una stele, decorata da fasci littori, da teste di lupo e da una aquila (modellate queste dal prof. Casalini di Forlì), volta col rostro verso Roma e in atto di spiccare il volo. Vi si legge:

QUI NASCE IL FIUME SACRO
AI DESTINI DI ROMA
O. N. D.
XV AGOSTO MCMXXXIV XII E. F.

Il gioco di luci e d'ombre e il paesaggio superbo dànno maggior risalto e maggior fascino al nastro d'argento che allaccia la terra del Duce con l'Urbe, cuore antico e nuovo della Patria.

LA CASCATA DELL'ALFERELLA NEI DINTORNI DEL MONTE FUMAIOLO.

(Arch. Fot. del T. C. I.)

Non possiamo chiudere queste brevi note illustrative senza aver detto che la Tebro-Romagnola, strada bellissima e suggestiva, viene percorsa spesso dal Duce, che da Roma, in auto, si reca in Romagna, alle Caminate. Recentemente, il Capo del Governo ha sostato brevemente per due volte a Verghereto, e respirando a pieni polmoni l'aria balsamica di questi monti, si è indugiato ad ammirare gl'imponenti paesaggi di questa terra feconda, abitata da gente prolifica e laboriosa.

Il valico di Verghereto, a confine della provincia di Forlì, è stato aperto al transito nell'anno XI, e la nuova arteria, oggi molto frequentata, avrà maggiori sviluppi allorquando, (il giorno non è forse lontano) diventerà una grande strada turistica nazionale, in quanto che allaccia, per le valli del Savio e del Tevere, il nord-est d'Italia con la Capitale, per la via più breve.

Le superbe bellezze della Romagna montana, dal Fumaiolo al Còmero, dall'Aquilone alla Cella, dalle Balze alla Moia, attraggono, seducono.

La rinascita dell'Italia fascista ed imperiale, miracolo di tenace lavoro, di eroismo e di saggezza, si manifesta specialmente attraverso le grandi opere stradali che potenziano la vita rurale, accelerano il traffico in regioni già una volta segregate dai grandi centri di attività. Le opere di rimboschimento e di sistemazione idraulico-forestale, iniziate pochi anni or sono, dànno un aspetto nuovo alle montagne rinverdite ed alle terre redente dalle disciplinate acque del Savio e del Tevere.

Nel fervore della nuova vita il ritmo del lavoro non ha soste.

UMBERTO CONSOLE

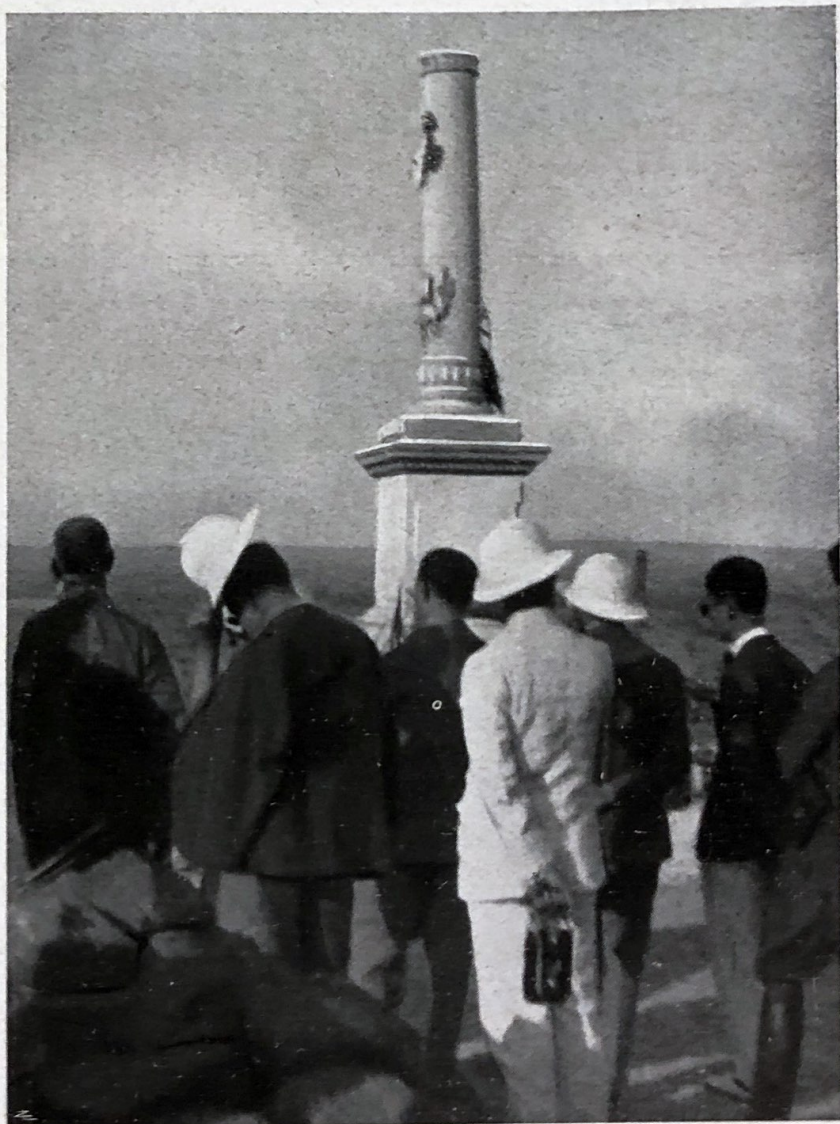
L'AVVENIRE DEL TURISMO IN AFRICA ORIENTALE

L'auto sale verso Passo Mecan (2462 m.). *(Fot Caruzzi)*

Quando il turismo in Africa Orientale era più letteratura inconcludente che altro, fu merito del Touring aver condotto a termine una crociera che, per i tempi e le difficoltà logistiche, potè considerarsi un successo. Infatti, quella schiera di croceristi — vecchia guardia di tutte le escursioni a lungo raggio organizzate dal Sodalizio — che all'alba del 16 novembre 1932 sbarcarono dal *Crispi* a Massaua, rientrando poi in Italia per la via del Sudan, rimase un esempio isolato.

Veramente, fu dopo la grande guerra che si cominciò a parlare della necessità di far conoscere ad un notevole numero di Italiani le nostre due colonie più lontane; ma prima ancora che se ne scrivesse, il turismo aveva fatto in Eritrea la sua timida apparizione, ad iniziativa dei funzionari inglesi, che venivano a passare l'estate ad Asmara quando la sterlina era in vantaggio sulla lira, esempio seguito da quelli russi, che mandavano dall'Arabia nella capitale dell'Eritrea (unica città immune dai calori torridi e provvista di tutte le comodità moderne) le proprie famiglie a passarvi qualche mese. Allora cominciavano ad essere tracciate le prime piste su terreno allo stato naturale, praticabili solo durante la stagione asciutta, e l'automobilismo, sempre più diffuso, portava nel bassopiano occidentale, durante il Natale o il Capodanno, schiere di cacciatori o di semplici escursionisti della stessa colonia.

Molte le cause che impedivano il concorso di visitatori in Eritrea e in Somalia, prima della guerra italo-abissina. Innanzi tutto, le tariffe elevate e veramente proibitive. Basti dire che il passaggio Genova-Massaua, in Iª classe, costava circa tremila lire sul postale diretto; mentre con poco più di

I croceristi del Touring rendono omaggio ai caduti di Dogali (nov. 1932).

QUESTA CARATTERISTICA VEGETAZIONE SEGUE I FIUMI DEL VERSANTE INTERNO.

cinquemila si andava dall'Italia al Giappone.

Inoltre, il numero limitatissimo di bianchi in colonia non poteva certo contribuire alla conoscenza delle nostre terre d'oltremare, come, per esempio, accade per la Libia, divenuta ormai familiare ad un gran numero di Italiani. Senza poi contare le scarse nozioni che, in generale, si avevano in Italia dell'Eritrea e della Somalia.

Oggi, le linee aeree, gli scali obbligatori a Massaua dei piroscafi celeri per l'Estremo Oriente (ed anche ad Assab di quelli diretti in Somalia), l'estendersi della rete stradale, che va allacciando con rapidità prodigiosa i centri più importanti del nuovo Impero, hanno non solo avvicinato l'Africa Orientale alla Madrepatria, ma resi anche più accessibili gli estremi confini delle vecchie colonie a quegli stessi residenti che erano avvezzi a considerare le distanze in rapporto alle difficoltà di superarle: ciò che soltanto fino a due anni fa sarebbe stato un sogno, per le limitate finanze coloniali, per lo scarso numero di abitanti bianchi e per l'esiguità del traffico, oggi diventa realtà, magnifica realtà, che supe-

DINTORNI DI ADUA CHE ATTENDONO D'ESSERE TRASFORMATI IN PARCHI E GIARDINI RICCHI D'OMBRE E DI PROFUMI. *(Fot. Cesano)*

LA FERROVIA MASSAUA-ASMARA S'APPROSSIMA A GHINDA CON QUESTO TRATTO SERPEGGIANTE. *(Fot. Castaldi)*

ra le più ardite speranze e si va concretando ogni giorno a vista di occhio.

Lungo le linee delle grandi vie di comunicazione, tracciate idealmente dal Duce subito dopo la fine vittoriosa della guerra, va intanto rapidissimamente stendendosi la massicciata stradale, e l'imaginazione, senza grande sforzo, può figurarsi le centinaia di automobili che, fra non molto, percorreranno le vie imperiali e lo sviluppo che in tutto il vasto territorio potrà prendere il turismo fra alcuni anni. Certo, le difficoltà da superare sono numerose. Nell'avanzata che la nostra organizzazione civile va compiendo, tutto è da costruire ex-novo: strade, case, acquedotti, ospedali, caserme. Ma il fervore che anima ogni settore di attività è non meno grandioso.

Per limitarci al turismo, tutti hanno appreso con gioia che il Consiglio dei Ministri, in una sua recente adu-

UN PITTORESCO ANGOLO DI MASSAUA. *(Fot. A. Minissale)*

UNA BREVE FERMATA SULLA LINEA FERROVIARIA GIBUTI-ADDIS ABEBA.

nanza, ha approvato lo schema di decreto legge che stabilisce uno stanziamento di 11 milioni e mezzo per la costruzione e gestione di alberghi in A. O. E' già un inizio poderoso. A seguito di questo provvedimento si sono già costituite due Società: una immobiliare e di costruzione, l'altra, di gestione: sorte col rispettivo capitale di 12 milioni e di 1 milione e 800 mila lire, esse potranno poi assumersi, sempre col controllo dello Stato, tutto il restante capitale necessario per provvedere al vasto fabbisogno alberghiero dell'Impero: entro l'anno, la prima aumenterà il capitale a 100 milioni, la seconda a 15: e già si parla della costruzione, nel più breve termine possibile, di 21 alberghi e, in un tempo prossimo, di altri 24.

Si comincerà con Massaua, dove non potevano albergare più di 25 persone, un numero cioè proporzionato ai 2000 forestieri circa che vi giungevano annualmente e che ora, invece, vi arrivano ogni settimana. Ma in breve, un albergo con un centinaio di letti sorgerà non lontano dal palazzo del Residente, semplice sì, ma razionale e provvisto d'ogni comodità, compresa una doccia per ogni camera e un impianto per l'aria condizionata, che renda sopportabile le più alte temperature.

In breve, si è detto? Ma quando, propriamente? Il 4 giugno di quest'anno. Il giugno, anzi, potrà dirsi il mese degli alberghi, perchè ne vedrà sorgere altri due più modesti ad Assab, con 50 camere in tutto. E così, questo lembo di costa africana, con-

TIPICO ASPETTO DEL PAESAGGIO ETIOPICO: A 1700 M., LUNGO LA LINEA FERROVIARIA GIBUTI-ADDIS ABEBA. *(Fot. A. Minissale)*

LA GENERAZIONE INDIGENA CHE CRESCENDO SOTTO IL SEGNO DEL LITTORIO VEDRA' COMPIERSI IL PRODIGIO DELLA MILLENARIA CIVILTA' ROMANA SULLA DESOLATA BARBARIE DELLA SUA TERRA. *(Fot. ing. Bulano)*

GLI ARDITI TORNANTI DELLA STRADA, VERSO PASSO ALAGI. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

siderato finora inospite, diverrà presto uno dei più attraenti della Colonia, provvisto di aeroporto — già esistente — di stazione sulla ferrovia che unirà Assab a Dessiè, di una rotabile che condurrà verso il cuore dell'Impero, ecc.

L'albergo Hamasien di Asmara è in corso di ampliamento, ed alberghetti moderni di piccola potenzialità (15 o 20 camere ciascuno) sorgeranno poi ad Adua, Adigrat, Macallè, Axum, Dessiè, Sardò.

Nè si pensa soltanto ai forestieri. Ad Harar, un minuscolo albergo, gestito a cura del Municipio, sta trasformandosi a ricovero per gli indigeni, mentre per i bianchi si lavora a costruirne uno nuovo, più comodo e spazioso. Diredaua, che ne ha già quattro assai modesti, ne vedrà presto in esercizio un quinto molto più comodo e spazioso, come un altro ne sorgerà presso i due laghetti in cui si specchia Aramaia.

Un programma di costruzioni alberghiere si avrà ben presto anche per l'Ovest e comincerà ad attuarsi ad Ambò, non lontano da Addis Abeba, dove si tratta di offrire ospitalità a coloro che frequenteranno le vicine acque termali (vedi « Addis Abeba e le sue terme », nel numero di febbraio de *Le Vie d'Italia*).

Nella capitale, sono già passati all'azienda alberghiera parastatale tre alberghi: l'*Imperiale*, già proprietà dell'imperatrice Menen e luogo di ritrovo della gioventù che poteva darsi bel tempo, poi quartier generale dei nostri corrispondenti di guerra ed ora destinato alla demolizione, per far luogo ad un vero « grande albergo » moderno; la *Mascotte*, piccolo nido di sette camere nascosto nel folto del bosco, dove amavano rifugiarsi per convegni galanti i consiglieri europei della Corte etiopica, ed anch'esso in corso di ampliamento; infine, l'*Europa*, già proprietà di Ras Hailù, a cui Tafari lo fece confiscare per farne l'albergo delle terme, e che ora sta subendo un processo di trasformazione *ab imis*.

Ciò detto, non si deve tacere, ad evitare facili illusioni, che sarebbe un errore pretendere che in ogni remoto angolo delle nuove terre debba sorgere una casa in muratura, che dia ospitalità ai passeggeri d'occasione, specialmente a quelli venuti in gita di piacere dalla Madrepatria, curiosi di visitare gli angoli meno battuti e più caratteristici delle nostre colonie. Alberghi di questo tipo costituirebbero un'impresa passiva, destinata al fallimento fin dal suo nascere. Si è dimostrato piuttosto di grande utilità, in altre colonie europee, l'uso del campeggio mobile, perfettamente organizzato da apposite compagnie, specie da quelle che nell'Africa Orientale Britannica indicono partite di caccia grossa.

Mentre si attua il programma stradale e alberghiero, si darà vita alle organizzazioni accessorie sulle lunghissime vie imperiali: rifornimenti di benzina, autorimesse, ecc. La organizzazione turistica di itinerari, di programmi di viaggio, di servizi di biglietteria,

di collegamento tra Impero e Madrepatria è altresì in via di attuazione: la Compagnia Italiana del Turismo ha aperto uffici all'Asmara, ad Addis Abeba, a Gibuti. Questi uffici, che hanno pure la rappresentanza dei servizî del Touring, avranno modo di seguire lo sviluppo delle grandi opere pubbliche e di tenersi pronti ad agire non appena si potrà iniziare il lavoro. Del resto, come è noto, il primo viaggio collettivo in A. O. sarà organizzato dal T. C. I. e dalla C. I.T., cordialmente associati per il migliore svolgimento del nobilissimo programma. — Quando verrà effettuata l' interessante crociera? — ci si chiede anzi da molte parti. Impossibile precisare; ma può darsi che la fine del 1937 o l'inizio del 1938 vedano l' attuazione di questo progetto.

Una volta, dunque, che le strade principali saranno compiute, che parecchie decine di migliaia di connazionali si saranno sistemati nelle nuove terre, e alla vita precaria di questi tempi di preparazione si sarà sostituita quella più calma e regolare dei centri stabili, con una popolazione che comincerà a considerare l'Africa come nuova patria di elezione, il turismo potrà svilupparsi nelle due forme del movimento interno e di quello che dall' Italia e dall' estero porterà gruppi di visitatori nell'Impero.

Esaminando i vari aspetti di questo previsto e auspicato movimento turistico, diremo anzitutto che l'Africa Orientale Italiana, con le sue strade nuovissime, ottimamente tracciate, attraverso paesaggi di un fascino singolare, diverrà il paradiso dell' automobilismo, poichè l'automobile si manifesta il solo mezzo di locomozione adatto a superare notevoli distanze su strade ben mantenute, dove manca una rete ferroviaria adeguata.

DIRE DAUA: L'OMBROSO VIALE E LA PIAZZA DEL MERCATO. *(Fot. A. Minissale)*

Primo esempio di traffico automobilistico a favore del turismo etiopico è l'attuale istituzione di un regolare e comodo servizio passeggeri, con autopullman, tra Massaua ed Addis Abeba e tra Massaua e Gondar.

Ma, per rimanere nel campo del turismo individuale, la più efficace spinta a raggiungere le terre dell'Impero, trasbordandovi magari la propria auto (ed ecco profilarsi l'importante problema, per le Compagnie di Navigazione, del trasporto di auto private) verrà dal desiderio di conoscere qualche parte almeno dell'immenso paese conquistato dal valore dei nostri soldati, esecutori strenui della indomita volontà del Duce.

Nella stagione di Natale, stagione di vacanze e di minor caldo sulle coste, la popolazione più vicina al mare si sposterà per i bagni e per riposare l'organismo in una pressione atmosferica più conforme al clima d'origine. Migliaia di chilometri di strade perfette invoglieranno gli automobilisti, durante le ferie, allo sport del campeggio e alla visita della parte dei nostri possedimenti prossima a quella di residenza: tre o quattro giorni basteranno, con una macchina ordinaria, per recarsi da Asmara ad Addis Abeba. La camionabile che deve congiungere queste due città è in

(Arch. Fot. T. C. I.)

LA PITTORESCA STRADA CHE DA QUORAM CONDUCE AGLI INCANTI DEL LAGO ASCIANGHI.

stato di avanzata costruzione: fino a Quoram è già bitumata e si può percorrere con ogni tempo; da Quoram a Dessiè la bitumazione è in corso; da Dessiè ad Addis Abeba il lavoro ferve intenso, specie a scavare la galleria che deve evitare la salita delle Termaber. La strada, di grande traffico, sarà compiuta e percorribile prima della stagione delle grandi piogge. Vi lavorano ben 30.241 operai, di cui 21.800 italiani e 8450 indigeni.

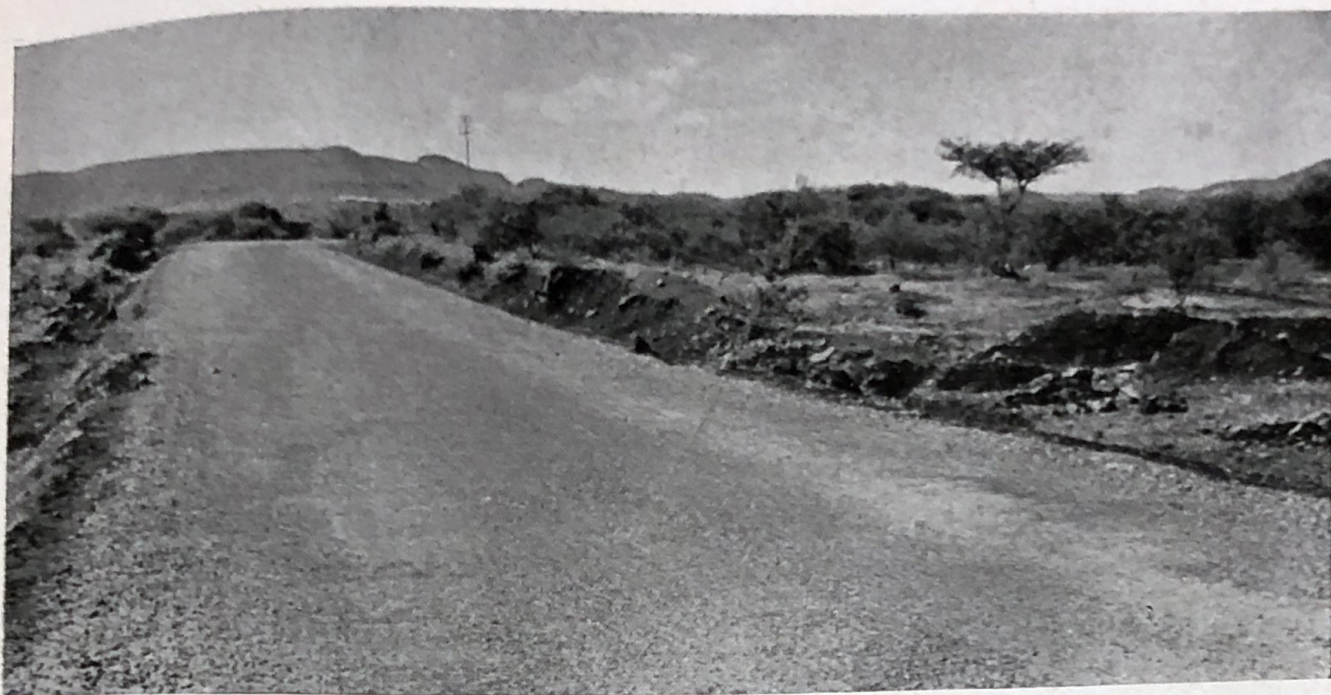
Prima dell'inizio delle piogge sarà pronta anche la strada Asmara-Axum-Mai Tinchet-Debarech-Gondar (km. 580). Notevole, in essa, il grandioso ponte sul Tacazzè, di oltre 100 metri di luce. Da Agussè (il tratto Asmara-Agussè è già completamente bitumato) a Debarech lavorano 11.000 operai e soldati: nell'ultimo tratto dallo Zerimà a Debarech le opere da eseguire sono quanto mai difficili, dovendosi vincere i 500 metri di dislivello fra Debivar e Uolchfit, dove gli operai sono costretti a lavorare legati a funi.

Durante i calori estivi, i funzionari e gli abitanti di Massaua, di Assab, di Mogadiscio e di altre località potranno mandar la famiglia a respirare l'aria più fresca dell'altopiano, in estate particolarmente gradevole per effetto delle grandi piogge. Asmara, i dintorni di Harar, specialmente le sponde dei laghi di Aramaia, alcuni luoghi del versante dell'Auasc, tra i 1500 e i 2000 metri, diverranno i centri dove si organizzerà la industria dell'ospitalità estiva, che non mancherà di attrarre gli stranieri delle contermini colonie e i diplomatici e commercianti europei, costretti a dimorare a Gedda, a Hodeida, ad Aden, in clima caldissimo. A questo proposito, non è difficile prevedere che noi avremo in Africa dei posti di villeggiatura invidiati e ricercati.

Qualche tentativo si era fatto anni addietro ad Asmara, per attirarvi gli stranieri dei territori contermini, e col Governo inglese del Sudan si era giunti ad un accordo, tuttora in vigore (ma caduto in disuso fin dal delinearsi del conflitto italo-etiopico), grazie al quale i funzionari delle amministrazioni coloniali italiana e britannica godevano sulle ferrovie delle due colonie del ribasso del 50 %. Ma questo tipo di movimento è soggetto alle variazioni monetarie; infatti, il promettente afflusso di forestieri verso l'Eritrea si estinse da sè, per effetto del cambio sfavorevole della sterlina rispetto alla lira, quando si pensava di aumentarlo con una campagna pubblicitaria.

Ai lettori di questa rivista interessa però maggiormente conoscere quel che l'Impero potrà offrire ai turisti italiani che vorranno recarsi in viaggio di piacere in Africa.

Mezzi indispensabili per attirare il turista saranno i ribassi delle tariffe e la speciale attrezzatura delle navi adibite ai viaggi nel Mar Rosso. Durante questa campagna africana, le navi-ospedale, con gli ambienti interni isolati e refrigerati, col cambio meccanico dell'aria umidificata al punto giusto, offrirono ai nostri feriti ed infermi un'atmosfera confortevole e grata, che faceva dimenticare il calore e il riverbero accecante del di fuori. Questa attrezzatura sarà certamente estesa alle navi di linea, sacrificando il lusso superfluo, che si addice di più alle linee del Nord Atlantico, a causa della concorrenza e delle particolari esigenze della clientela straniera.

La caccia sarà, per gli appassionati, l'at-

REGOLARI SERVIZI AUTOMOBILISTICI SI SVOLGERANNO SULLE MAGNIFICHE ARTERIE CHE IL PICCONE DEI NOSTRI SOLDATI E OPERAI...

... HA CREATO SULLE ASPRE PISTE NEGUSSITE. *(Fot. ing. Bulano)*

trattiva maggiore: senza dubbio, anche nel nostro Impero sorgerà qualche organizzazione per accompagnare l'impaziente metropolitano incontro al leone e all'elefante. Il Governo fascista prenderà certo tempestivi provvedimenti perchè una severissima disciplina e l'elevatezza delle tasse per le licenze impediscano lo spopolamento delle plaghe più ricche.

Certo, anche quando, con aerei celerissimi, il viaggio Roma-Addis Abeba non durerà che una quindicina di ore di volo effettivo, anche quando la durata del percorso marittimo sarà ridotta, per tutte le navi della linea, a cinque giorni invece di otto, e le tariffe saranno abbassate a limiti ragionevoli, un viaggio di piacere nell'Impero non sarà alla portata di tutti e l'Etiopia non potrà diventare tanto presto mèta di viaggi in grandi masse, come è avvenuto per la Libia. Su questo punto non c'è da farsi illusioni: la spesa sarà sempre ingente. Molto si potrà risparmiare nel tempo, per modo che, in un minimo di venticinque giorni o un mese, il viaggiatore frettoloso possa venire, vedere qualcosa e tornarsene in Italia. Ma per attraversare una così lunga distanza come un bolide, è meglio non mettersi neanche in viaggio.

Anche quando questi miracoli della velocità saranno possibili, nei vecchi, che vivono in Africa da decenni, accanto alle corse a cento all'ora sui rettifili, e alle distanze percorse freneticamente, resterà la nostalgia delle carovane a dorso di mulo,

NUOVO PONTE COSTRUITO SUL MAI BELA, LUNGO LA STRADA CHE DA ASMARA CONDUCE A CHEREN. (Fot. Marcellini)

quando l'Africa, appena intaccata dall'espansione bianca, serbava la sua virginea genuinità; come noi sentiamo il profumo inimitabile, attraverso le note di Heine e di Goethe, dei viaggi in diligenza, durante i quali il paese attraversato si poteva studiare a fondo, nello spirito intimo e nei particolari più reconditi, soffermandosi alle poste per cambiare i cavalli, pernottando nelle locande ove spirava ancora un profumo di famiglia, o facendo arrestare i postiglioni in piena campagna per ammirare uno di quegli spettacoli pastorali tanto cari ai romantici nostri nonni.

Ma l'Africa italiana, finchè il rullo eguagliatore della modernità meccanica non ne avrà cancellato gli aspetti più originali, offrirà al viaggiatore intelligente qualcosa di diverso dai viaggi internazionali, a cui si è accennato di sopra. Occorre però, prima di tutto, che il suo futuro visitatore abbia, per così dire, un'adeguata preparazione spirituale, (oltre che le disposizioni intellettuali per godere a pieno di un viaggio di tal misura), una preparazione che non lo conduca alle delusioni attraverso gli ampollosi panegirici, ma gli presenti una esposizione onesta ed obiettiva di quello che vedrà. Al Touring si apre un vasto campo di benemerita attività. La *Guida dell'Impero,* già in corso di compilazione, sarà il primo atto della preparazione spirituale a cui accenniamo più sopra.

Al turista pensoso, che vorrà uscire dagli itinerari prestabiliti e schivare i ciceroni a ripetizione, i quali non mancheranno di pullulare; al turista curioso di osservare, con spirito di disinteressata comprensione, alieno dai pregiudizî inveterati della sua razza, gli aspetti della natura e degli uomini nel vasto territorio, il sentirsi, in certi luoghi, ricondotti alle istituzioni del tempo di Omero, i cui eroi sembrano rivivere nei chiomati viandanti delle savane occidentali, armati di scudo e lancia, lo squallore inumano della Dancalia, l'incanto dei laghi equatoriali, le belve non ancora sospettose dell'uomo e delle sue insidie, il rosseggiare delle ambe nei tramonti dell'altopiano, le precipiti pendici del suo lembo orientale, che richiamano visioni dantesche, lasceranno un ricordo indimenticabile.

ANTONINO MINISSALE

Vita del Touring

Un augusto Socio del T. C. I.: Sua Altezza Reale il Principe di Napoli

Sua Altezza Reale il Principe di Piemonte ha gradito il proposito del Touring Club Italiano di iscrivere tra i suoi Soci l'augusto Infante aggiuntosi felicemente alle sorti della gloriosa Dinastia Sabauda, all'alba dell'Impero, fondato dal Duce.

La grande Famiglia del Touring, che tanta fede italica comprende e svolge nella sua sempre nuova attività, è lieta e orgogliosa che l'augusto Erede si affacci alla vita del suo popolo anche sotto gli auspici d'una tal fede che, ispirandosi alle bellezze e alle grandezze della terra e della storia d'Italia, operi fin d'ora con arcano influsso sullo spirito inconsapevole di Lui, preparandolo a riconoscere un giorno con più pronta consapevolezza la gran Madre.

Sboccando dalla fanciullezza in una Sua precoce gioventù, incamminandosi per tempo lungo le vie d'Italia e del Mondo, fra le memorie e i portenti della storia, dell'arte, della natura, il quarto Emanuele vi rintraccerà, rinnovandole, le orme del regale Trisavolo, addestrantesi, nelle ardue cacce delle convalli aostane, ai cimenti delle guerre liberatrici; ricomporrà i bivacchi disseminati dal Duca avventuroso per le bianche latitudini boreali e tra le flore della fecondata Somalia; dalle moli del Ruwenzori possente ai ghiacciai del gigantesco Imalaia; ricercherà le orme del Re Soldato sui monti e lungo i fiumi sacri che furono baluardi insormontabili nella Grande Guerra; rievocherà in preghiera lo spirito dell'eroico Avo materno, che creava ascensioni fatte immortali nel tempo quando riconsacrava la corona in cospetto ai templi dolomitici e la santificava procombendo dai roccioni di Marche-les-Dames.

A proposito dell'obelisco di Axum

Un articolo del nostro Consigliere prof. Aristide Calderini, pubblicato ne « Le Vie d'Italia » (luglio 1936-XIV) illustrava in succinto gli obelischi di Axum, soffermandosi a considerare specialmente il maggiore di essi, abbattuto nella piana deserta, tra povere capanne d'indigeni.

A proposito della grande stele, l'illustre nostro Collaboratore avanzava questa formale proposta: « Come dall'Egitto romano trassero gl'imperatori, Augusto in primo luogo, gli obelischi egiziani, ed anche il maggiore, ad adornare i circhi e gli edifici di Roma universale, l'Italia tragga dall'Etiopia italiana l'obelisco axumita più alto del mondo per le sue piazze nuove, in continuità ideale di tradizione e di significato fra l'antica gloria dell'Impero e la sua gloria nuova ».

La proposta caldeggiata da « Le Vie d'Italia » fu accolta e in breve attuata. E' ormai noto, infatti, che il 1° marzo la grande stele di Axum giungeva a Roma, per essere collocata in uno dei luoghi più caratteristici e significativi della zona imperiale dell'Urbe e precisamente sul piazzale in cui sbocca la via dei Trionfi e dove avrà inizio la nuova grande via imperiale verso il mare. Il 9 maggio, primo annuale della proclamazione dell'Impero, l'obelisco ricostituito si ergerà nel cielo di Roma.

Periplo d'Italia ed Escursione nella Venezia Giulia — 2-11 maggio XV

La Venezia Giulia merita un posto d'onore tra le regioni d'Italia. Opere d'arte e bellezze naturali la raccomandano alla nostra ammirazione; ma più ancora parlano al nostro cuore il dramma della sua vigilia e lo strazio della grande Guerra.

Il Touring, che altre volte guidò i propri Soci verso questa terra splendida e sacra, vi torna oggi con animo più sereno, nella raggiante luce

TRIESTE - IL FARO DELLA VITTORIA. *(Fot. Stefani)*

dell'Impero. Il nuovo ciclo guerriero della Patria non s'iniziò dall'Isonzo e dal Carso?

Ma i partecipanti all'Escursione del prossimo maggio non saranno chiamati soltanto a un rito di fede: se i ricordi creeranno una specie di atmosfera eroica attorno a questa nostra manifestazione, è però certo che essa offrirà le maggiori attrattive del diporto.

Basti pensare che la gita si inizierà col Periplo delle coste della Penisola a bordo della motonave « Victoria », una delle più lussuose e veloci del mondo. Partiti da Genova il 2 maggio, gli Escursionisti vivranno per tre giorni l'incomparabile vita del mare, con tutte le soddisfazioni, e per alcuni forse le rivelazioni, che il trattamento delle classi superiori comporta.

ABBAZIA. *(Arch. Fot. T. C. I.)*

A Napoli avrà luogo una sosta di poche ore, che consentirà una breve visita alla città. Poi di nuovo in navigazione, fino a Trieste, meta del nostro viaggio marittimo.

Il giorno 5 sarà interamente dedicato alla « fedele di Roma », di cui verranno visitate le cose più notevoli e significative, dalla Basilica di S. Giusto al monumento a Oberdan, al Faro della Vittoria, al Castello di Miramare. La mattina del 6, a bordo di comodi torpedoni, si visiteranno i Campi di Battaglia del Medio e Basso Isonzo: Gorizia, Monfalcone, Redipuglia, Doberdò, S. Michele, Sabotino, Oslavia, sono nomi che parlano al cuore dei reduci non meno che a quello dei giovani cresciuti nel clima eroico del Fascismo. Ma oltre che rivivere la grande epopea e rendere omaggio alla gloria dei Caduti, gli Escursionisti potranno rendersi conto della prodigiosa risurrezione di quelle terre martoriate: edifici, ponti, strade, paesi interamente ricostruiti o addirittura sorti dal nulla; impianti industriali in piena efficienza attesteranno la potente opera del Regime, suscitando un vivo orgoglio patrio. Particolarmente interessante riuscirà la visita ai grandi cantieri navali di Monfalcone, da cui scendono in mare le magnifiche navi che tutto il mondo ammira.

Il 7 Maggio avrà inizio il giro dell'Istria. La penisola « nobilissima », che a Gabriele d'Annunzio richiamava l'immagine non soltanto figurativa del « cuore pesto », svelerà ai visitatori le sue molteplici attrattive: da quelle del sottosuolo, che hanno in Postumia e in S. Canziano due centri di fama mondiale, a quelle, splendenti di luci e austere di marmi, delle cittadine costiere, a cui ben s'addice la qualifica carducciana di « gemme del mare ». Capodistria, Pirano, Parenzo, Rovigno, Pola, per non citare che le maggiori, associano alla leggiadria della loro posizione naturale una grazia architettonica così schiettamente veneziana, che par talvolta di trovarsi all'ombra del campanile di S. Marco. E anche qui richiami di austerità, dalle vestigia romane di Pola, alla basilica Eufrasiana di Parenzo, all'umile casa dell'Eroe istriano più rappresentativo: Nazario Sauro; superbe manifestazioni di attività umana, culminanti nel bacino carbonifero dell'Arsa, che l'Italia fascista ha potentemente valorizzato, e in quella organizzazione alberghiera di gran classe, di cui gli Escursionisti faranno una esperienza diretta, e certo deliziosa, alloggiando nei più lussuosi ambienti di Portorose, Brioni e Abbazia. Si aggiunga la bellezza del paesaggio, in tutta la gamma di forme e di colori che si svolge dal monte al mare, dai colli rivestiti di verde e di fiori all'austera nudità del Carso, dalla fastosa bellezza della Riviera Liburnica all'aerea solitudine del Monte Maggiore, titanico balcone sull'Istria e sul Quarnaro. Le visioni dei canali del Quieto, di Leme, dell'Arsa e di Fianona non saranno facilmente dimenticate.

La visita di Fiume, che avrà luogo il 10 maggio, ricondurrà in quell'atmosfera eroica che già accolse la comitiva sull'Isonzo, all'inizio dell'Escursione. Poi dalla « Olocausta » si riprenderà la marcia per l'ultima fase del giro. Mentre un gruppo di Escursionisti, più amanti della montagna, raggiungerà dal Rifugio « Guido Rey » la vetta del Monte Nevoso (m. 1796), gli altri proseguiranno per Villa del Nevoso e San Pietro del Carso sino a Postumia, ove tutta la comitiva si ricongiungerà per la visita di quel prodigioso mondo sotterraneo, la quale apparirà a tutti come il più degno suggello della manifestazione.

La sera dell'11 maggio, a Trieste, l'Escursione avrà termine; ma quanto di bello e di edificante si sarà visto e goduto resterà indelebile nell'animo di ognuno, e alimenterà forse nel tempo il desiderio di tornare in quella Terra splendida e gloriosa, che seppe riscattare col sangue la propria italianità.

Potremmo dire che lassù, tra l'Isonzo e il Quarnaro, è, in sintesi, l'Italia: nello spirito e nella bellezza.

Il programma particolareggiato dell'Escursione-Crociera viene inviato gratuitamente a richiesta. Chi lo desidera, potrà partecipare anche soltanto al Periplo o all'Escursione nella Venezia Giulia, ma non sapremmo raccomandare abbastanza di compiere l'intero itinerario, che offre l'opportunità di godere, nel giro di pochi giorni, di tante e così vive sensazioni.

Un'altra interessante Escursione in Umbria 25 luglio - 1 agosto XV

La prima Escursione in Umbria, organizzata dal Touring nel 1930, destò tale entusiasmo nei partecipanti e così vasta eco nella massa dei Soci, che verrà quest'anno ripetuta, con un'itinerario ancora più interessante. Il viaggio avrà luogo nella stagione estiva, anche per aderire al desiderio espressoci in molte occasioni dalla classe degli insegnanti e degli studenti.

L'organizzazione di questa manifestazione procede alacremente e nel prossimo numero daremo su di essa diffuse notizie.

Campeggio al Monte Rosa e Marcia Turistico-Alpinistica nelle Dolomiti

Ai Soci che amano la montagna il Touring offre quest'anno l'opportunità di partecipare a due manifestazioni che si svolgono nelle regioni più pittoresche e maestose delle nostre Alpi.

Il XVI Campeggio, come abbiamo già annunciato, sorgerà presso il Monte Rosa, alla testata della Valle d'Ayas, nel magnifico pianoro di Verra, a 2047 m. La località prescelta, attigua a magnifiche foreste di larici e di pini, pur essendo distante meno di un'ora dalla borgata di St. Jackes d'Ayas, ove termina la strada carrozzabile, e poche decine di minuti dai pittoreschi casolari di Fiéry e Résy, ha tutta la maestà dell'alta montagna, incoronata com'è dalle candide cime ghiacciate che uniscono il Cervino al Rosa e lambita dal maestoso ghiacciaio di Verra, ai piedi del quale, presso un'aspra morena, occhieggia il caratteristico Lago Bleu.

Il XVI Campeggio avrà inizio a fine luglio, e per oltre un mese accoglierà nelle sue candide tende ospitali i vecchi fedeli campeggianti e le nuove reclute che, come ogni anno, diventano sin dai primi giorni entusiasti cittadini di questa Tendopoli modello.

Nella prima quindicina di Settembre, poi, i buoni camminatori saranno chiamati a raccolta a Bolzano per partecipare ad una Marcia Turistica sino a Cortina d'Ampezzo, attraverso i Gruppi del Catinaccio, del Sasso Lungo, Sella, Marmolada e Tofane; i passi di Sella, Pordoi, Campolongo e Falzarego; le idilliache praterie e foreste dell'Alpe di Siusi, i centri turistici di Canazei, Arabba, Cortina d'Ampezzo. Tutto quanto insomma di più meraviglioso e allettevole offrono le Dolomiti Occidentali.

La carovana verrà divisa in due gruppi: uno dei «turisti» effettuerà il percorso in cinque tappe facili e agevoli, accessibili a chiunque, senza pregiudizio di limiti d'età, sia dotato di buoni garretti; l'altro — dei «turisti alpinisti» — seguirà lo stesso itinerario, nel quale però saranno inserite le traversate del Gruppo del Sasso Lungo per la Forcella delle 5 Dita, quella della Marmolada da Contrin a Fedaia e quella del Gruppo di Sella per la più alta Cima del Boè. L'intera carovana, prima di concludere la sua Marcia a Cortina, sosterà sulla mozza Cima del Col di Lana.

La Marcia si snoderà da un Rifugio all'altro, fra i più belli e comodi delle Alpi, veri alberghi di alta montagna: Città di Bolzano al Monte Pez, Passo di Sella, Marmolada alla Fedaia, Contrin, Savoia al Pordoi, Boè al Campolongo, Pralongià, ecc.

Il Touring fra gli studenti

Il prof. Armando Pellati, nostro egregio Console Scolastico per il Liceo-Ginnasio Pareggiato «S. Carlo» di Modena, ci segnala quanto segue:

«Nella mia Scuola i Soci vecchi e nuovi del T. C. I. sono 170 su 274 allievi, e cioè il 62 %. Gli Insegnanti sono tutti associati».

Aggiungiamo che non pochi sono gli Istituti medi d'Istruzione nei quali il numero degli inscritti al nostro Sodalizio è assai rilevante. Indichiamo, ad esempio, i seguenti:

— R. Istituto Tecnico Commerciale «G. De Felice Giuffrida», di Catania,

— R. Istituto Magistrale «E. Pimentel Fonseca», di Napoli,

— R. Istituto Tecnico Industriale «P. Delpiano», di Torino,

— R. Istituto Tecnico Industriale «C. Bazzi», di Milano,

dove il Touring è rappresentato rispettivamente dai sigg. prof. Giuseppe Motta, prof. Salvatore Florio, dr. prof. ing. Umberto Canuto, prof. Giordano Peyrani.

Ma per questi Istituti manca a noi uno dei termini di confronto, e cioè il numero totale degli allievi facenti parte degli Istituti stessi, per poter stabilire la percentuale degli Associati.

Se i nostri egregi Consoli Scolastici ci faranno le opportune segnalazioni, ben volentieri pubblicheremo, a titolo di onore, il nome degli Istituti e dei rispettivi Consoli che maggiormente si distinguono per numero di alunni aderenti al T. C. I.

La "Campagna del mezzo milione,,

Un pensiero riconoscente agli amici del Touring che conducono, in sempre maggior numero e con solerzia instancabile, la bella battaglia per elevare a mezzo milione il numero dei Soci. Non siamo lontani dalla mèta ed abbiamo ormai la certezza di raggiungerla. Sarà forse un atto di orgoglio, ma ispirato dalla sicurezza che i nuovi aderenti, quando constateranno i solidi vantaggi che il Touring assicura ai propri Soci, si vedranno compensati ad usura del tenue sacrificio pecuniario e diverranno essi stessi ferventi propagandisti del Sodalizio. Senza contare che chiunque ottenga una nuova adesione e procuri un nuovo Socio, riceve un premio! (Chiedere il regolamento per la *Campagna del mezzo milione* mediante semplice biglietto da visita con le iniziali «C. M. M.»).

Ultimamente sono state sorteggiate altre due copie dell'*Atlante internazionale* e del volume *Gli Stati del Mondo* fra i possessori dei «Buoni-Premio» compresi fra i numeri 2201-2300 e 2301-2400.

La sorte ha favorito i signori:

Prof. dr. cav. Giuseppe Guarini, Console Scolastico del T. C. I., R. Istituto Tecnico Inferiore, Cittadella (Padova);

Cap. Cesare Fiandini, Console Militare del T. C. I., Batteria del 38° Reggimento Fanteria, A. O.

Esempi da imitare

I Soci Vitalizi continuano a inviare al Touring, con ritmo costante, la quota integrativa di Lire 22.50 o di L. 30 — a seconda cioè che si tratti di Soci iscritti con la quota di L. 150 (prima del 1932) o con quella di L. 200 (dal 1932 al 1935) — a rimborso della somma versata dall'Ammini-

strazione del Sodalizio per convertire il loro contributo in Rendita 5 %.

Questa prova eloquente di affettuoso attaccamento, che ci giunge spontanea dai Soci Vitalizi, è come un plebiscito di consensi all'opera del Touring. Perciò, registriamo qui con non dissimulata fierezza una nuova cospicua serie di « esempi da imitare »:

Mazzetti Ettore, Milano; Rag. Ivo Lovo, Roma; Can. Agostino Campanini, Siena; Dott. Francesco Seminara Vigo, Acicatena; Millanta Giuseppe, Grosseto; Rag. Giulio Vola, Milano; Dott. Vincenzo Aloigi Luzzi, Rigutino; Gualdoni Aldo, Meina; Delleani Alfredo, Pollone; Rag. Severino Premoli, Cremona; Geom. Aniello Adiletta, Mogadiscio; Geom. Natale Beccaro, Arona; Faggioni Mario, Genova; Giuffè Giacomo, Reggio Calabria; Geom. Ettore Maccarini, Trieste; Folcheri Arrigo, Mogadiscio; Padre Basilio Scarpellini, Bolsena; Antonioli Paolo Emilio, Manerbio; Comm. Emilio Antonioli, Manerbio; Dr. Gian Paolo Antonioli, Console del T. C. I., Manerbio; Gr. Uff. Flaminio Bozza, Marina di Pisa; Avv. Comm. Ruggero Palmeri, Prefetto di Benevento; Saggese Giuseppe, Trieste; Dr. Prof. Comm. Girolamo Cionti, Bengasi; Dr. Cav. Vittorio Cesarini. Agello; Comando del 52º Regg. Fanteria « Alpi », Spoleto; Col. Comm. Emilio Giglioli, Spoleto; Cav. Ruggero Loria, Firenze; Gr. Uff. Anacleto Poggi, Milano; Conte Enrico Marenco di Moriondo, Torino; Redini Cafiero Federigo, Pisa; Prof. Adele Bianchi, Milano; Dr. Ing. Mario Pozzobon, Feltre; Avancini Augusto, Trento; Beck Peccoz Carlo, Gressoney S. Jean; Generale Comm. Umberto Toller, Trieste; Prof. Alberto Armando Mignanego, La Plata; Rag. Giovanni De Agostini, Romano Lombardo; Cav. Ottorino Foccoli, Verona; Conte Ludovico Reina, Como; Bartolommei Rina di Italo, Venezia; Pruneti Gino, Genova; Zuretti Angelo, Genova; Avv. Ernesto Bruccoleri, Roma; Cap. di Vascello Carlo Burzagli, Firenze; Badellino Zaira, Savona; Gen. Comm. Luigi Gambelli, Capo Cons. Milit. del T.C.I., Asmara; D'Acampora Beniamino, Catanzaro; Notaio Gr. Uff. Paolo Casasnello, Genova; Cav. Seifredo Colucci, Pastore Evang. Valdese, Messina; Rag. Raffaele Esposito, Napoli; Dott. Carlo Maionica, Trieste; Massocco Carlo Aristide, Lodi; Rag. Alessandro Talamini, Verona; Comm. Dott. Ing. Ottorino Sega, Roma; L'Abbate Angelo, Caltanissetta; Di San Lazzaro Clementina, Bologna; Sacchi Ved. Donalisio Beretta Alda, Milano; Ten. Col. Cav. Arturo Kellner, R. Legazione d'Italia, Belgrado; Binda Giordano Attilio, Vinà del Mar (Cile); S. E. Generale Gr. Uff. Vittorio Ambrosio, Palermo; Nardini Nardino, Pistoia; Luzzatti Giuseppe, S. Vendemiano; Grosso Armando, Milano; Dr. Giorgio Farisoglio, Milano; Prof. Adolfo Cioci, Firenze; Bagnoli Carlo, Milano; Rag. Siro Cuneo, Voghera; Geom. G. B. Giacobbi, Calalzo; Mohivinckel Franz, Milano; Calanca Guido, Pescara; Ing. Pier Maria Dogliotti, Torino; Curiale Domenico, Tricase; Orsini Orsino, Milano; Ing. Attilio Zabert, Torino; Prof. Dott. Luigi Nardo, Console Scolastico del T. C. I., R. Ginnasio, Rimini; Dr. Enrico Prosdocimi, Albettone; Lanzarini Gianni, Tripoli; Poma Maria, Parè di Conegliano; Dr. Giuseppe Cavalieri, Ragusa; Fadda Teofilo, Cagliari; Ricaldoni Ottavio, Savona; Rag. Filippo Carpi, Porto Alegre; Bellini Renzo, Firenze; Naveriani Dott. Italo, Silvano Pietra; Bauer Maria, Genova-Pegli; Merlo Jole, Milano; Dott. Prof. Comm. Mariano Tonegutti, S. Bartolomeo-La Spezia; Dr. Nicola Nasuti, Città S. Angelo; Ing. Achille Marinozzi, Livorno; Arconati Carlo, Varese; Rag. Attilio Antonio Rovera, Varese; Avv. Vittorio Ingaramo, Torino; Col. Comm. Giacinto Masino, Torino; Ing. Giusto Masino, Torino; Violini Cesare, Roma; Marchese Magg. Cav. Giovanni Bruti, Mantova; Palmieri Pietro, Genova; Cav. Carlo Zuccato, Vicenza; Cav. Gerolamo Piceni, Magognino; Pautasso Giovanni, Roma; Lolini Sergio, Roma; Cappelletto Viscardo, Roma; Dott. Tommaso Masotino, Napoli-Vomero; Rag. Ottone Faccenda, Milano; Dott. Lupo Anghel, Milano; Dr. Carlo Sebastio, Lagosanto; Gnocchi Carlo, Milano; Dr. Ing. Guido Ucelli, Milano; Prof. Avv. Ercole Giamichele, Roma; Romero Enrico, Torino; Ludwig Carlo, Trieste; Iº Cap. Giovanni Lomazzo, Milano; Cap. Alfredo Sovelli, Istambul; Zaini Pier Angelo, Milano; Ing. Cav. E. Rosati, Vercelli; Clerici Ottorino, Rapallo; Prof. Roberto Franza, Napoli; Ing. Piero Gaia, Torino; Ing. Cav. Eugenio Gasperi-Eugenio, Firenze; Dr. Luigi Vittorio Rusca, Trieste; Stefani G. Ugo, Firenze; Comm. Rag. A. Roberto Colombo, Roma; Conte Dr. Prof. Gioacchino Nappi, Loreto; Dr. Cav. Terenzio Nencini, Siena; Col. Ippolito Levi, Torino; Ing. Sergio Renato Levi, Cento; Dr. Ing. Cav. Mario Balzanelli, Torino; Balzanelli Carmen, Torino; Dal Rio Giovanna, S. Giovanni in Persiceto; Dr. Prof.a Maria D'Angelo, Roma; Cav. Filippo Molteni, Lomazzo; Rag. Franco Mosca, Milano; Dr. Luigi Caberti, Novara; Dr. Giuseppe Ciaranfi, Firenze; Dr. Tito Consigli, Roma; Croce Massimo, Milano; Bettoni Battista, Como; Dr. Emilio Bettoni, Como; Dr. Franco Bettoni, Como; Rag. Ulisse Ferrara, Roma; Dr. Pietro Buzano, Torino; Cap. Tiberio Bedotti, Piacenza; Bussola Ambrogio, Milano; Dr. Gallo Quinto Galli, Bologna; Avv. Cav. Luigi Gasparini, Genova; Ing. Cesare Guasti, Prato; Dr. Francesco Zaccaria, Laveno - Mombello; Carcano Cipriano, Maslianico; Ten. Pasquale Diana, A. O. I., Somalia; Dr. Giuseppe Ferrari - Trecate, Pavia; Dr. Corrado Brizi, Roma; De Ferrante di S. Paolo Nob. Luigi, Roma; Fontanari Antonio, Primolano; Odescalchi Marco, Milano; Bortoli Arrigo, Milano; Conte Matteo Pozzo di Borgo, Roma; Comm. Alessandro Piazzoni, Roma; M. R. Sac. G. Batt. Achino Biachina, Desana (Vercelli); Volontè Luigi, Roma; Carpineto Pietro, Genova; Silvestris Volpi Bianca Maria, Milano; Vernacchia Giovanni, S. Paulo (Brasile); Roncoloni Giuseppina, Milano; Carlevaro Gaetano fu Giorgio, Genova; Canobbio Carlo, Roma; Vinti Mario, Napoli; Pera Raffaello, Lucca; Dott. Prof. Cino Poli, Milano; Gnecco Domenico, Concepcion (Cile); Rag. Giuseppe Licata, Agrigento; Ten. Col. Rag. Cav. Uff. Alfonso De Luca, Napoli; March. Emilia De Medici Tornaquinci Nei Biondi di Castelfalfi, Firenze; Posani Ugo, La Spezia; Don Pietro Menchetti, Parroco, Santa Mama; M. R. Angelo Gragnani, Roma; Prof. Clelia Cecchini, Firenze; Arlati Carlo, Genova; Comm. Francesco Saverio Ricci, Roma; Rag. Cav. Luigi Bonardi, Brescia; Dr. Ing. Cav. Uff. Co. Giuseppe Ridolfi, Brescia; Avv. Riccardo Sanvenero Rosselli, Genova; Stadler Alfredo, Torino; Francone Giovanni, Genova; Ing. Carlo Ferraro, Napoli; Furiani Furio, Pozzuolo Umbria; Prof. Dott. Armando Cossutta, Trieste; Rag. Raimondo Cornet, Trieste; Dr. Raoul Luzzani, Como; Ing. Vincenzo Di Gerolamo Garofoli, Milano; Ostinelli Vincenzo, Como; Rosa Michele Attilio, Messina; Ing. Giuseppe Ricci, Torino; Sac. Luigi Pedussia, Volterra; Pierallini Adriano, Ancona; Rag. Enrico Ascoli, Ancona; Dott. Cav. Giacomo Zonchello, Milano; Zardone Amilcare, Somma Lombardo; Sora Viscardo, Mondolfo; Cappio Mario, Pescara Riviera; Tesi Alfredo fu Guglielmo, Rovigo; Cap. Cav. Luigi Fontana, Civitavecchia; Cav. Giuseppe Mainoli, Almè con Villa; Avv. Antonio Pagnoncelli Toni, Roma; Padre Federico Bedeschi, Agostiniano Scalzo, Ferrara; Dott. Prof. Umberto Tartaglione, Cascano; Bognetti Margherita, Milano; Bognetti Carolina, Genova-Pegli; Bognetti Pier Angelo, Genova-Pegli; Bognetti Giovanni, Genova-Pegli; Prof. Giampiero Bognetti, Genova-Pegli; R. Ist. T. « Giulio Cesare », Bari. (*continua*)

Gli automobilisti ricordino...

I nostri Soci automobilisti e motociclisti che ancora non si sono messi in regola con le norme del Decreto Ministeriale 30 maggio 1936, in base al quale è resa obbligatoria l'applicazione su tutti gli autoveicoli — motocicli compresi — del dispositivo catarifrangente, ricordino che i servizi del Touring sono in grado di fornire il dispositivo stesso. Il prezzo di vendita fissato dal Sodalizio è sempre dei più convenienti anche se col 1º aprile sia portato ad una quotazione che meglio risponde ai costi delle materie prime e della lavorazione. Il dispositivo catarifrangente circolare è venduto, a partire dal primo del mese in corso, a L. 6 (più L. 1 per spedizione nel Regno, Impero e Colonie); quello triangolare per rimorchi a Lire 13.50 (L. 15.50 per spedizione nel Regno, Impero e Colonie).

Naturalmente, la vendita è riservata ai Soci del Sodalizio: non verrà quindi dato seguito alle richieste che pervenissero da parte di non Soci.

Censimento dei Soci Vitalizi

A norma delle disposizioni statutarie del Touring, nel corso di quest'anno si procederà ad un nuovo censimento dei Soci Vitalizi: di esso riparleremo nel prossimo numero.

Ribassi e facilitazioni ai Soci del T. C. I.

Le Imprese Marittime « Ignazio Messina e C. » di Genova avvertono di aver annullato qualsiasi concessione di ribassi sui prezzi di passaggio fra Genova e Gibu

SPESE
CHILOMETRI

AUTOMOBILISMO

Conoscete questo « perchè »?

Da Milano, un « abbonato e ammiratore (grazie!), che vuol rimanere anonimo », scrive al compilatore di questa rubrica una interessante lettera per proporre, ad argomento di questi nostri appunti divulgativi di problemi automobilistici particolari e meno noti, una serie di domande, sintetizzabili nel seguente « perchè »:

« *Perchè si seguita ad aumentare la potenza delle vetture da corsa oggi, e presumibilmente di quelle da turismo domani, continuando ad alleggerirle, quando un semplice calcolo dimostra che la potenza massima ha già largamente superato il peso aderente sulle ruote motrici, e quindi non si può sfruttarla tutta? Quali criteri, facilmente comprensibili ai profani, presiedono a tali rapporti?* »

La domanda, di per sè stessa, non è intuitivamente ovvia: occorre un breve calcolo per far risaltare l'esistenza del problema.

Consideriamo, seguendo l'esempio che il nostro anonimo lettore adduce nella sua lettera, una vettura da corsa delle più moderne e veloci, che abbia una potenza di 450 CV. e un peso di 750 kg. (secondo la formula internazionale dei Grandi Premi).

Quando la vettura marcia lanciata a 200 km.-ora, suppone il nostro lettore che alla periferia delle ruote si abbia uno sviluppo di potenza di 400 HP, cioè la piena potenza di regime, decurtata delle perdite imputabili agli attriti di trasmissione (rendimento).

Quale sarà lo sforzo di trazione, misurato in kg., per poterlo paragonare col peso aderente? La potenza di un cavallo-vapore, come è noto, non è che un simbolo per rappresentare un lavoro di 75 chilogrammetri (sollevamento di 75 kg. all'altezza di un metro) compiuto in un secondo; il nostro calcolo è dunque presto fatto. Il lavoro complessivo reso dalla nostra vettura in un secondo è di 400×75 chilogrammetri = 30.000. Per trasformare la misura di lavoro (kg. $\times$ metri) in misura di forza (kg.) noi non abbiamo che da dividere per i metri percorsi nell'unità di tempo: nel nostro caso 55. Otterremo così, per usare un'espressione sintetica anche se impropria, la misura dell'impulso istantaneo (che cioè prescinde dall'avanzamento effettivo della vettura) applicato sul punto della ruota che tocca il terreno. Dividendo 30.000 kgm. per 55 m., otteniamo dunque 540 kg.: ecco il cosiddetto sforzo di trazione. La nostra automobile funziona come se fosse azionata da una fune che, avvolgendosi attorno a una carrucola priva di attriti, piegasse verso il basso e terminasse in un peso di 540 kg.

Ora, supposto che tutto il peso della vettura sia aderente, cioè che concorra a generare attrito utile a far presa pel rotolamento, per essere la potenza ripartita su tutte le ruote (quattro ruote motrici), il rapporto tra 540 (sforzo di trazione) e 750 (peso della vettura) ci darà il coefficiente di aderenza: $\frac{540}{750} = 0{,}72$. Diremo dunque che lo sforzo di trazione raggiunge quasi i tre quarti del peso aderente: condizione ammissibile in pratica, perchè non superiore a quel coefficiente d'attrito che i Manuali assegnano come massimo ad una buona gomma che giri su un terreno compatto, asciutto non troppo levigato: insomma sulla strada-tipo. È ovvio infatti che, se l'attrito ruota-terreno venisse a diminuire o per l'eccessiva levigatezza della gomma, o per la lubricità del fondo (velo d'acqua, terreno grasso, pavimentazione speculare), le ruote finirebbero con lo slittare senza far presa.

Comunque, se il rapporto di aderenza della nostra macchina è di 0,72, e il coefficiente d'attrito normale su buoni terreni, come dicono i manuali, di 0,75, la condizione per un regolare avanzamento sarà pericolosamente prossima al limite, ma sussisterà.

Il nostro lettore però si domanda: tutto ciò sta bene supponendo che *tutto* il peso della vettura giochi per l'aderenza: ma poichè tutte le vetture da corsa hanno due sole ruote motrici, cioè il peso aderente ridotto a circa metà, come si spiega il miracolo? E quando sono in salita o in ripresa, cioè quando il motore sviluppa sempre la sua piena potenza, che al giungere alla periferia delle ruote abbiam supposta di 400 HP, ma la macchina, che evidentemente non potrà più procedere a 200 all'ora in tali frangenti, percorrerà solo 20 metri in un secondo? In tali casi, rifacendo il calcolo di cui sopra, avremo i soliti 30.000 chilogrammetri, da dividere per 20 metri: risultato, 1500 kg. di sforzo di trazione. E dividendo questa cifra non più per 750, come nel caso della vettura a 4 ruote motrici, ma per 350 (peso aderente effettivo), abbiamo come rapporto di aderenza il formidabile valore di 4,28, assolutamente inammissibile.

Per chi non avesse familiarità con questi, pur semplici ed elementari, conteggi, suggeriamo una considerazione che intuitivamente, empiricamente, porta alla stessa conclusione: una stessa potenza, demoltiplicata da un cambio in rapporto basso, « concentra » la coppia motrice (come appunto è necessario per vincere sforzi di accelerazione o salite); ma se questa non può più essere equilibrata dalla coppia resistente per difetto di aderenza, l'eccesso di coppia motrice si scarica in slittamento a vuoto delle ruote.

Come si spiega dunque l'assurdo contrasto tra la teoria e la realtà? Ha torto la prima o ha torto l'automobile che, bene o male, s'ingegna a funzionare egualmente?

La risposta più sensata è che il torto è... da entrambe le parti. Non sorridete. Per torto dell'automobile intendiamo, naturalmente, quello del costruttore, se torto può chiamarsi l'impiego di una potenza esuberante, superiore al limite di aderenza. Rimanga dunque assodato in primo luogo che effettivamente, come vuole la teoria, le ruote di una vettura da corsa slittano spesso e volentieri per eccesso di potenza. Ma i costruttori si rassegnano a questo sperpero — che nel contempo è spesso un pericolo o almeno un incremento di difficoltà per la guida — in ragione della possibilità d'impiegare almeno a intervalli (secondo la natura e le accidentalità del tracciato e del fondo stradale) la piena potenza: in velocità pura, per esempio (abbiam visto che, aumentando il numero dei metri-secondo, il rapporto d'aderenza migliora proporzionalmente). Rimane a chiedersi se il mezzo, costosissimo, è giustificato dal fine: le nostre constatazioni spiegano infatti perchè delle vetture con potenza della terza parte tengano praticamente, nella media degli impieghi pratici, velocità di ordine assai prossimo a quelle delle prime. Ma questa è un'altra questione, estranea alla nostra ricerca.

D'altra parte, anche la teoria, così come l'abbiamo esposta sviluppando i dati premessi dal nostro lettore e tramandati dai manuali, esige parecchie rettifiche. Anzitutto non bisogna confondere le potenze teoriche massime a pieno regime con quelle correnti: una vettura da corsa secondo le formule dei Grandi Premi

Per i Soci Automobilisti

il Touring Club Italiano ha istituito questi servizi:

RILASCIO DEI DOCUMENTI DOGANALI DI TEMPORANEA IMPORTAZIONE DEGLI AUTOVEICOLI. I «trittici» (valevoli per l'ingresso nel territorio di un solo Stato) e i «carnets de passages en douane» (per entrare in diversi Stati) esentano l'automobilista dall'obbligo di depositare presso gli Uffici Doganali esteri la somma corrispondente all'ammontare del dazio sull'autoveicolo. I «trittici» ed i «carnets» si possono ottenere presso la nostra Sede centrale; l'Ufficio del T. C. I. di Torino (via Carlo Alberto N. 45-47); gli Uffici C. I. T. di Ancona, Bologna, Bolzano, Brescia, Cortina d'Ampezzo, Firenze, Genova, Merano, Milano, Napoli, Rapallo, Roma, Venezia, Verona, Zara; l'Ufficio Centrale Viaggi e Turismo (C. I. T.) di Trieste; gli Uffici dell'«Italia» Società di Navigazione, in Genova; l'Ufficio Viaggi e Turismo R. Appiani di Gorizia; la Società Trasporti F.lli Gondrand a Firenze; l'Agenzia Trasporti Giuseppe Fava di Imperia; The Anglo American Agency e Bank di Alassio; l'Ufficio Viaggi Ronchi di Como.

SERVIZIO DI INFORMAZIONI TURISTICHE. Il Touring è in grado di fornire i più dettagliati ragguagli in ordine a schemi di viaggio, itinerari stradali, condizioni di transitabilità dei valichi, stato delle strade, categorie e tariffe di alberghi, ecc.; distribuisce, inoltre, itinerari automobilistici espressamente compilati secondo le indicazioni dei Soci.

SERVIZIO DI CONSULENZA LEGALE a mezzo di un ufficio specializzato in diritto turistico e nella materia inerente ai problemi della circolazione stradale.

SERVIZIO DELLE SEGNALAZIONI STRADALI: oltre 270.000 cartelli del Touring sono stati finora collocati sulle strade d'Italia, dell'Impero e delle Colonie!

SERVIZIO DI AFFILIAMENTO ALBERGHI, AUTORIMESSE, MECCANICI. Oltre a fruire degli sconti che gli esercizi affiliati al Touring accordano ai Soci, questi possono contare sulla migliore accoglienza e sulla più attenta esecuzione delle prestazioni richieste

CARTE E GUIDE. Il Socio Automobilista trova al Touring «Carte» continuamente aggiornate con ogni cura e «Guide» nelle quali gli itinerari stradali sono diligentemente descritti

Per informazioni più particolareggiate i Soci si rivolgano alla Direzione del
TOURING CLUB ITALIANO - CORSO ITALIA N. 10 - MILANO

(che per intanto pesa, in ordine di marcia e col pilota, almeno 900 e non 750 kg., di cui circa 500 sulle ruote motrici), quando richiede al suo motore tutti i 450 cavalli, marcia a 300 e non a 200 kg.-ora. Siamo dunque, nell'ipotesi della velocità pura, ben lontani e non prossimi al limite del coefficiente d'attrito indicato dai manuali.

I quali manuali danno — seconda importante osservazione — per questo coefficiente dei valori prudenziali, generalmente pessimistici e assai più bassi del reale. Essi contemplano una gomma-tipo contro un terreno stradale-tipo; ma fortunatamente le gomme moderne sul fondo stradale cementizio o bitumato di un autodromo o anche solo di una buona strada permettono di superare di molto questi valori: praticamente il coefficiente d'attrito è, sovente, assai superiore all'unità. Lo dimostrano i corridori motociclisti, inclinandosi, in curva, più dei 45 gradi che rappresenterebbero il massimo teorico per un rapporto d'attrito = 1. Le rugosità della gomma contro le minime ma ben consistenti asperità del terreno funzionano in parte da cremagliera: nella quale cremagliera il rapporto in oggetto = infinito, cioè qualunque sia la sproporzione tra sforzo di trazione e peso aderente, non si può verificare slittamento.

In terzo luogo la coppia motrice applicata alle ruote posteriori tende a sollevare anteriormente la vettura, e perciò a sovraccaricare in misura tutt'altro che indifferente le ruote posteriori.

In quarto luogo, infine, nelle salite e nelle accelerazioni, ricordate come il tallone d'Achille del problema, nè la coppia motrice si « concentra » nella misura che sopra abbiam supposto, nè il peso aderente rimane fisso nella misura del suo semplice valore statico, più la risultante della coppia motrice. Per abile che sia lo sfruttamento del cambio di velocità nelle riprese, e brioso il regime del motore nelle curve e controcurve della salita, è quasi da escludere che la potenza alle ruote superi in queste circostanze i 300 CV., sui 450 teorici del motore a regime. Per contro, in salita, il peso sulle ruote posteriori aumenta per ovvio effetto statico; e nelle accelerazioni aumenta per effetto dinamico (il baricentro, per inerzia, è pigro, cioè tende a caricare il posteriore del veicolo: chi non ricorda certe fulminee partenze in motocicletta con tandem, che fanno addirittura alzar da terra la ruota anteriore?). Per doppia ragione quindi il coefficiente d'aderenza, che sopra abbiam supposto superiore a 4, è in realtà molto più basso; il che rende molte volte possibile quell'acrobatico compromesso tra lo slittamento e la buona aderenza, che permette al corridore di mantenere il piede sull'acceleratore.

La sostanziale assennatezza che ha promosso l'osservazione implicita nel quesito del nostro lettore non perde tuttavia nulla del suo valore. Essa addita nell'aderenza il problema per l'automobile da corsa dell'immediato domani, e per quella da turismo di posdomani. Risolvibile con l'impiego delle quattro ruote motrici, o con la riduzione delle potenze e delle pretese, o con entrambi gli elementi.

CRISTOFORO.

Non fidarsi è meglio...

Nel paese del tecnicismo e della meccanizzazione ad oltranza — abbiamo nominato gli Stati Uniti — si è pensato di sostituire con una macchina tutta la serie dei collaudatori, per le mani dei quali, dapprima nelle

sale d'esperienza, poi nei laboratori, poi negli assaggi stradali, infine nei grandi viaggi di prova, passa ogni nuova vettura. Per esperto, sensibile e diligente che sia un collaudatore, egli non sa svestirsi da una nota di personalità, dalle proprie impressioni soggettive, vuoi nel misurare le sollecitazioni e i tormenti cui sottopone la vettura in collaudo nei suoi varî organi, vuoi nel valutarne le conseguenze.

Il primo di questi macchinosi banchi dinamometrici universali, che si ritiene troveranno diffusione presso le principali fabbriche, è sorto a Beacon, presso New York. Esso prova e registra automaticamente e contemporaneamente: la potenza ai varî regimi; il rendimento della trasmissione; la coppia motrice effettiva alla periferia delle gomme sotto i varî carichi; la velocità massima in piano e su ogni percentuale di pendenza, con l'impiego delle varie marce e nelle varie condizioni di carico; il consumo specifico di benzina per CV-ora e quello assoluto nelle varie condizioni di marcia; la salita massima superabile; la regolazione del carburatore modificando il dosaggio dell'aria e analizzando il gas di scarico; l'influenza delle condensazioni di vapori di benzina nelle «sacche» delle canalizzazioni d'aspirazione; il rendimento in funzione del numero di ottano del carburante; l'accelerazione in funzione della carburazione e dell'anticipo di accensione; la potenza dell'accensione ai varî regimi mediante tubi al neon; la pressione effettiva di scoppio; la viscosità dell'olio ai differenti regimi; la temperatura del lubrificante in tutte le parti ingrassate; la potenza assorbita dalle eccentricità degli alberi; la deformazione del telaio e della carrozzeria all'incontro di ripetute accidentalità stradali (naturalmente artificiali); il periodo delle vibrazioni delle lamiere; la silenziosità e l'assorbimento di potenza dei silenziatori; il controllo dei contachilometri.

È da credere che, quando una vettura esce «laureata» da una così tremenda macchina di prova, l'utente si debba sentire piccino piccino e privo di qualunque velleità di emettere giudizi...

Povertà aguzza ingegno.

Tre nuovi curiosi surrogati per l'alimentazione dei motori a scoppio confermano la preoccupazione di popoli poveri di petrolio di supplire con l'ingegno ai torti della natura, e le quasi sconfinate risorse dell'industria umana, aguzzata dalla necessità. Ondate di ottimismo che lavano la disfattistica impressione di certe articolesse, ove l'inaridimento delle fonti per il funzionamento dei troppi motori a scoppio e a combustione interna circolanti nel mondo viene prevista a scadenza di non molti decenni (le recenti statistiche danno per la sola benzina consumata negli impieghi privati la bella cifra di quasi 100 milioni di tonnellate all'anno).

È dunque istruttivo osservare (indipendentemente dalla modestissima sfera di utilizzazione pratica) che contemporaneamente si è iniziato lo sfruttamento di tre nuovi tipi di surrogati.

In Svizzera, patria delle foreste ma anche delle salite, dove l'utilizzazione diretta della legna per la trazione a gassogeno si dimostra impari alle necessità locali, si è tentato con successo — anche dal punto di vista economico — la trasformazione del legno in benzina, previa carbonizzazione di quello, gassificazione in presenza di vapor d'acqua e successiva idrogenazione catalitica dell'ossido di carbonio ottenuto nella gassificazione: processo, insomma, analogo al noto sistema Fischer tedesco, con la sostituzione del legno al carbone. Interessanti sono anche i numerosi sottoprodotti, che lo speciale processo di carbonizzazione adottato da

questa nuova industria (per ora, a quanto sappiamo, nella sola fase sperimentale) permette di ricuperare.

In Germania, dove anche le briciole, in materia di carburanti, vengono raccolte, si sta seguendo con attenzione, e con intenzione di riprodurlo su vasta scala, l'esempio della municipalità di Stoccarda per l'utilizzazione dei gas carburanti tratti dai fanghi delle acque luride cittadine (fognature). Si tratta di un complesso idrocarburo gassoso in cui predomina il metano, che ha dimostrato ottime proprietà calorifiche (7300 calorie al mc.) ed eccellente attitudine all'impiego sugli autoveicoli. Da qualche mese viene regolarmente fornito dalle Officine Gas di Stoccarda in bombole di 12 mc. compressi a 200 atmosfere. Ogni mc. equivale praticamente a quasi un litro di benzina.

Infine, in varie nazioni particolarmente consumatrici di caffè è stato presentato un procedimento (tedesco, anche questo) per la trasformazione dei fondi di caffè, dopo la formazione della bevanda, in olio lubrificante. È stato osservato che questi fondi contengono in media un 12-14% di sostanze oleose, attualmente disperse: col nuovo processo esse potranno essere quasi integralmente raccolte e raffinate, fornendo per ogni kg. di fondo di caffè circa 90 gr. di buon olio lubrificante.

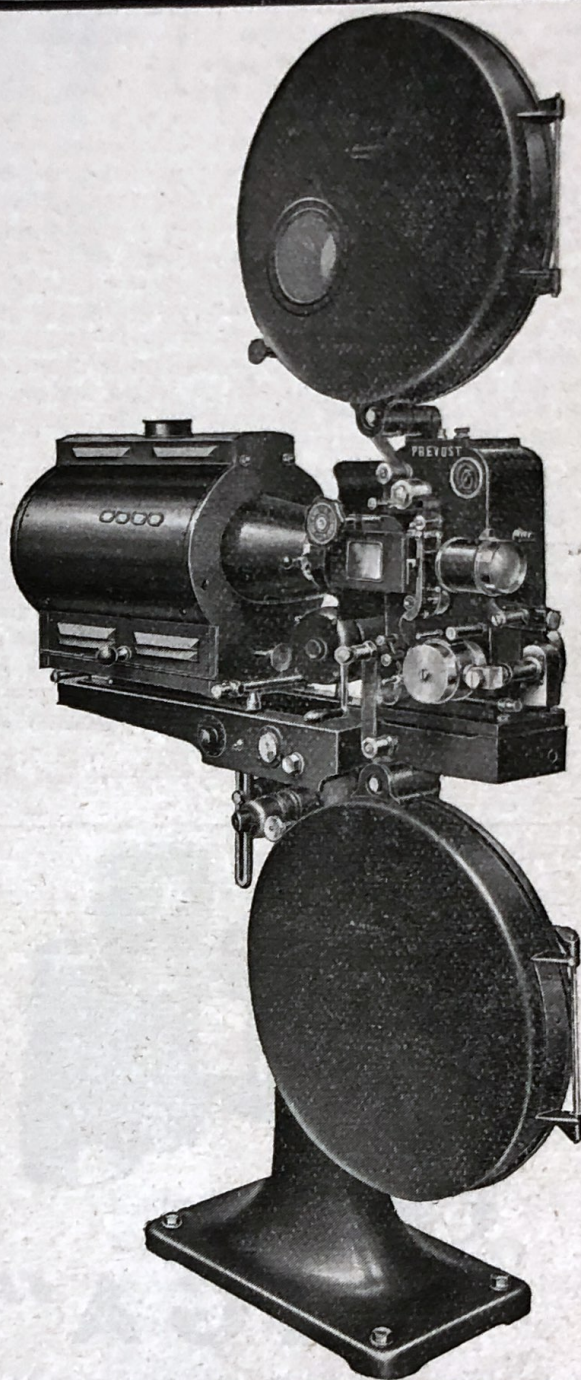
Il terremoto artificiale per la ricerca del petrolio.

Su questo appassionante argomento per tutta l'umanità — le scorte di carburante — non si trascura del resto, accanto alla ricerca dei surrogati, anche la via maestra: il censimento dei giacimenti petroliferi veri e propri, neppure nella stessa America, dove pure molti dei pozzi attuali vengono attualmente tenuti a freno per l'esuberante produzione. Uno dei più interessanti e più recenti procedimenti è stato suggerito dai... sismografi. In alcune zone particolarmente sismiche era stato osservato, abbinando al sismografo un ecometro, come le perturbazioni sismiche profonde dessero luogo a fenomeni di risonanza acustica paragonabile a quelli sfruttati dall'ecometro nello studio delle profondità marine: insomma, che l'ecometro funziona anche attraverso gli strati geologici solidi, specialmente nello studio dei disturbi sismici di più alta frequenza. Fu osservato pure che le vibrazioni terrestri variano d'intensità col cambiare delle formazioni geologiche che attraversano. Un'accurata registrazione di terremoti, con questo nuovo sismografo-ecometro, in zone petrolifere, ha permesso d'individuare e valutare esattamente la falda petrolifera. Di qui è sorta l'idea di produrre artificialmente delle lievissime perturbazioni sismiche (l'estrema sensibilità degli strumenti permette di accontentarsi di vibrazioni telluriche impercettibili ai sensi) mediante potenti scariche di dinamite, introdotte da un perforatore a sufficiente profondità nella zona sospetta petrolifera. Pare che il sistema abbia già dato risultati positivi.

Carrozzerie metallizzate.

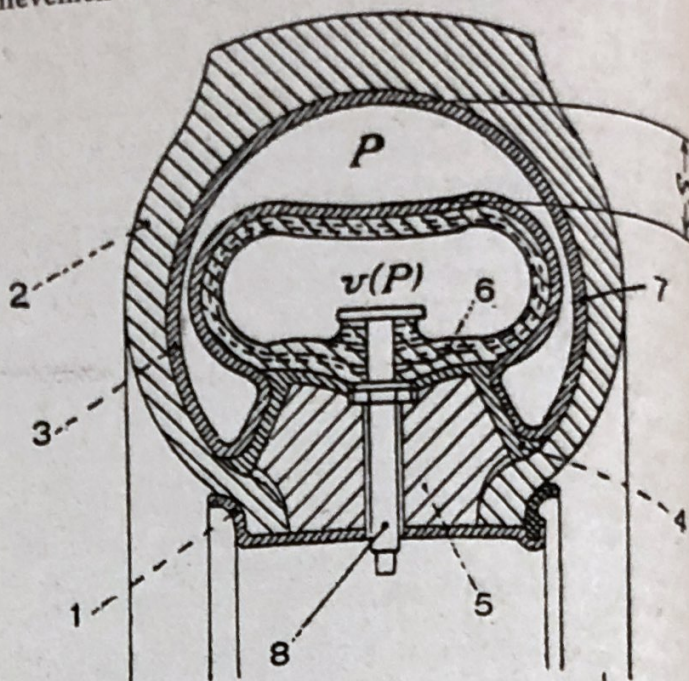
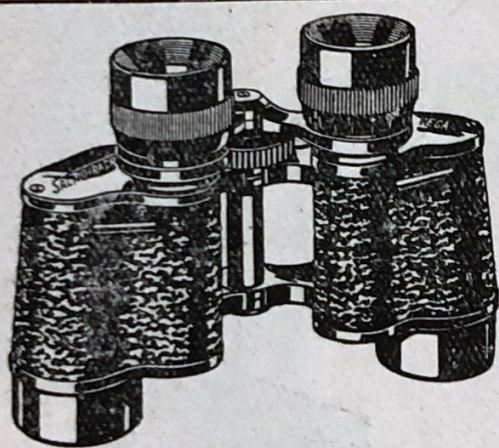
I lettori ricorderanno le ripetute lance da noi spezzate per l'impiego di colori più chiari, vivaci e meno assorbenti di calore solare nella verniciatura delle automobili. Un nuovo procedimento che in queste settimane sta tentando un industriale torinese potrebbe portare un contributo a questa auspicata e benefica nuova moda.

Si tratta di sostituire alla comune verniciatura delle lamiere metalliche della carrozzeria la metallizzazione a spruzzo, mediante pistola a fiamma che fonde, polverizza e proietta in minuscole particelle un filo di qualsiasi metallo coprente. Particolarità del processo è che, malgrado la violenza del getto che fa realmente aderire il metallo polverizzato d'apporto quasi come una trasformazione superficiale morfologica del metallo co-

perto, non si ha sensibile trasporto di calore, tanto da poter metallizzare anche il legno, la carta, la pelle.

Spruzzando rame, ottone, zinco o alluminio, sono stati eseguiti interessantissimi esperimenti di metallizzazione d'intere carrozzerie d'automobili, già montate sul telaio ed anzi già circolanti. La vettura acquista un singolarissimo, attraente aspetto, rivelando la grana ruvida e opaca della metallizzazione in luogo della superficie speculare della comune vernice, in modo da evitare, anche con tinte chiare e di bellissimo se pure inconsueto effetto estetico, come l'ottone e l'alluminio, il noioso fenomeno della riflessione dei raggi solari, cui danno luogo le comuni vernici anche se di tinta scura.

Altra particolarità di questi interessanti tentativi è la definitiva abolizione del pericolo della ruggine in quelle parti di lamiera più esposte o più tormentate, che a lungo andare la vernice non basta a preservare. L'intera vettura si comporta, agli effetti dell'ossidazione, come se fosse d'ottone o d'alluminio: si può indifferentemente lasciare greggio lo strato metallizzato in attesa che gli agenti atmosferici apportino la non antipatica e non pericolosa patina di ossidazione di questi metalli, oppure proteggerne l'originaria e un po' audace vivezza con una spruzzatura di vernice alla nitro-cellulosa senza corpo.

Gomme di sicurezza.

Un recente brevetto francese di una Compagnia di Pneumatici si propone di portare un nuovo contributo al sempre aperto problema delle camere d'aria di sicurezza, specialmente per le gomme dei grossi autocarri. Come indica la figura, su un'apposita sporgenza anulare di gomma piena 5, che circonda il cerchione 1, viene montata una camera d'aria interna 6, assai più piccola che il copertone 2, gonfiata da un'apposita seconda valvola 8. Tutt'intorno, aderente alla superficie interna del copertone e a quella esterna della camera 6, è disposta la solita camera d'aria 3, gonfiata a pressione lievemente maggiore della camera interna.

È evidente che, in caso di scoppio e di foratura, la gomma non andrà più «a terra», ma, appoggiando il battistrada sulla camera 6 e sottostante anello-paracolpi di gomma, conserverà una certa turgidità mediana, sufficiente a evitare i pericoli dell'improvviso totale afflosciamento, la fuoruscita del copertone, la rovina della camera d'aria principale, ed anche a permettere, per brevi tratti, la cauta prosecuzione del viaggio.

Guidatori senza patente.

La scarsa chiarezza di alcune norme del Codice Stradale che disciplinano le scuole di guida e gli allievi conducenti, ha originato un dubbio che ripetutamente ci è stato sottoposto: è lecito imparare la guida dell'automobile privatamente, senza istruttori riconosciuti, e senza incorrere in guai contravvenzionali? O tutt'al più (qualora si prenda il volante senza aver presentato la domanda di rito al Circolo Ferroviario con gli annessi documenti, ritirandone la ricevuta rosa altrimenti chiamata «patentino provvisorio») incorrendo nella sanzione (veniale e tollerabile) del terzo paragrafo dell'art. 96 Cod. Stradale, anzichè in quella gravissima del primo paragrafo?

Il dubbio è originato dal fatto che l'art. 107 del Cod. Stradale dispone che «le scuole per conducenti d'automobili devono essere ufficialmente riconosciute dal Ministero delle Comunicazioni». Ora si domanda: quando l'art. 90 ammette a circolare chi ha presentato da non oltre 6 mesi la domanda per l'esame, purchè abbia a suo fianco, a vigilar la sua marcia, un «conducente abilitato»; quando l'art. 96, dopo aver comminato l'arresto da 6 mesi a un anno e l'ammenda da L. 1000 a 10.000 per chi circoli senza patente e senza ricevuta, soggiunge che la pena è ridotta alla sola ammenda e nel limite da L. 500 a 1000 per chi, in tali frangenti, «abbia a fianco un conducente abilitato in funzione d'istruttore», s'intenderà sotto tale qualifica un qualsiasi privato munito di patente di guida, o un istruttore ufficialmente abilitato di una scuola riconosciuta?

La dottrina risponde decisamente a favore della prima ipotesi, affermando la sufficienza di un qualsiasi patentato (Avv. Aldo Farinelli: «La legge e la circolazione stradale», pag. 194; Dott. Michele Suglia: «Le scuole di guida» in «Diritto Automobilistico», num. 1, 1937, pag. 8). Nello stesso senso si è pronunciata la giurisprudenza, con una recente sentenza del Tribunale di Roma, ove si insegna che «per conducente abilitato deve intendersi qualsiasi persona munita di patente di abilitazione alla guida, non una persona abilitata all'insegnamento». In conclusione, qualsiasi patentato può addestrare un profano alla guida dell'automobile.

Rispetto per le automobili!

Segnaliamo una circolare che il R. Provveditorato agli Studi per la provincia di Bologna ha diramato ai R. R. Ispettori Scolastici della sua giurisdizione.

«Da autorevoli cittadini vengono elevate vive e giustificate lagnanze per l'abitudine dei fanciulli di avvicinarsi alle automobili in sosta, allo scopo di tracciare, con le dita, sulle impolverate carrozzerie, disegni e scritture.

«I piccoli grafomani spesso sono ignari del grave danno che apportano alle delicate e costose vernici, che ne risultano sfregiate e deturpate: ma ciò non rende meno opportuno e necessario l'invocato intervento della scuola, per vincere, con una pronta ed energica azione ammonitrice, l'incivile abitudine.

«Una chiara e semplice parola d'ordine sia adunque data a tutti gli alunni: *le automobili non si debbono toccare*. E l'ordine sia continuamente ripetuto, fino a creare, anche nei riguardi delle meravigliose creazioni della meccanica non disgiunta dall'arte, il sacro rispetto dovuto dall'Italiano nuovo a tutte le cose utili e belle».

L'equipaggiamento luminoso.

Decisamente la semplicità e la chiarezza non sono le doti perspicue delle norme che regolano la materia dei segnali luminosi per gli autoveicoli. In sette mesi abbiamo avuto quattro Decreti che modificano tale regolamentazione; è giustificabile quindi che molti lettori

ci richiedano dei... lumi (metaforici questi) riassu-menti in poche righe gli obblighi che attualmente incombono, dopo i decreti di proroga e le relative scadenze.

Ricordiamo che le varianti dell'anno scorso erano state apportate con due distinti decreti: quello del 30 maggio disciplinava la fanaleria ordinaria, fari e fanali (questi ultimi suddivisi in luci d'ingombro e luci di posizione), materia di limitato interesse pratico per le vetture da turismo, che già, nella massima parte, si conformavano alle nuove norme (veggasi ad ogni modo, per un controllo di sicurezza, la divulgazione e chiarimento di queste norme nell'articolo dell'Avv. Aldo Farinelli a pag. 558 del nostro fascicolo di agosto 1936). Lo stesso decreto 30 maggio istituiva la segnalazione sussidiaria di treno stradale (triangolo giallo su pannello azzurro scuro) e la gemma catarifrangente rossa per tutti gli autoveicoli.

Il successivo 1° giugno un altro decreto sanciva l'obbligo dei segnalatori di direzione a frecce mobili per tutte le autovetture a guida interna, e del segnale posteriore d'arresto, precisando le modalità dell'una e dell'altra apparecchiatura, pure da noi chiarite a pag. 359 del » Notiziario « sul fascicolo di settembre 1936.

Questo secondo decreto fu il primo ad essere differito nella sua applicazione, con decreto 27 novembre u. s. Successivamente, il 28 dicembre, altro decreto differiva l'applicazione anche del decreto 30 maggio.

Fortunatamente le nuove date d'entrata in vigore vanno d'accordo nell'uno e nell'altro decreto di proroga — sicchè si può, concludendo, ricordare ai lettori che *tutte* le nuove disposizioni in materia di illuminazione e di segnali luminosi, compresi i segnalatori e la gemma rossa posteriore, andranno in vigore:

il 31 marzo 1937, per gli autoveicoli di nuova costruzione, di qualunque specie;

il 30 giugno 1937, per gli autoveicoli in servizio pubblico già circolanti;

il 31 dicembre 1937 per gli autocarri, gli autotreni, le autovetture e i motocicli privati adibiti al trasporto di cose o a trasporto misto;

il 30 giugno 1938 per le autovetture private e i motocicli in trasporto di persone.

L'automobile per il popolo.

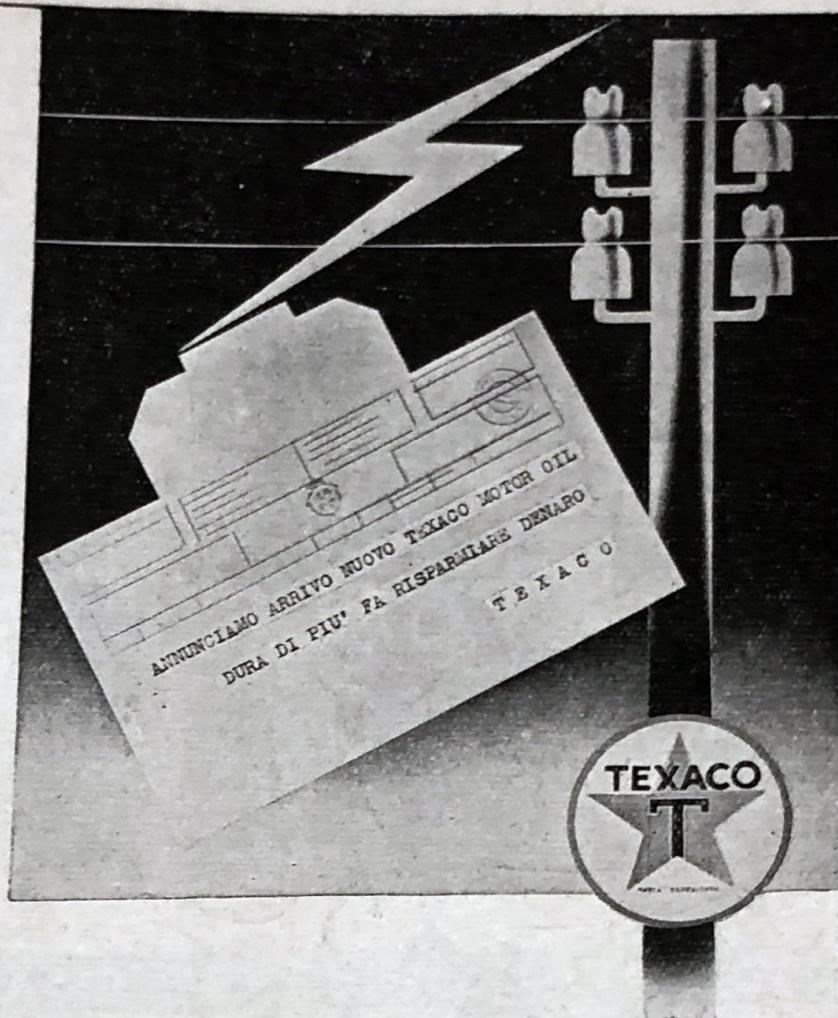
La Germania, che ha già enormemente sviluppato in questi ultimi due anni la motorizzazione del Paese, attuerà un nuovo forte progresso con l'automobile del popolo, voluta da Hitler e che è stata realizzata con la collaborazione di tutte le più importanti fabbriche. La nuova macchina ultra-utilitaria avrà un prezzo di 1000 marchi, cioè di 7500 lire italiane. Le fabbriche si sono messe in condizione di poter fronteggiare qualsiasi richiesta del nuovo tipo.

Un nuovo codice per il traffico stradale della città di New York.

A New York un nuovo codice per il traffico stradale è stato pubblicato e riguarda il movimento di 1.250.000 motoristi. È entrato in vigore il 21 febbraio scorso ed è stato affidato alla più severa vigilanza della Polizia, che lo ha subito applicato con estremo rigore. Si basa su questi principii generali:

1) la velocità massima nella città non può superare i 38 chilometri circa;

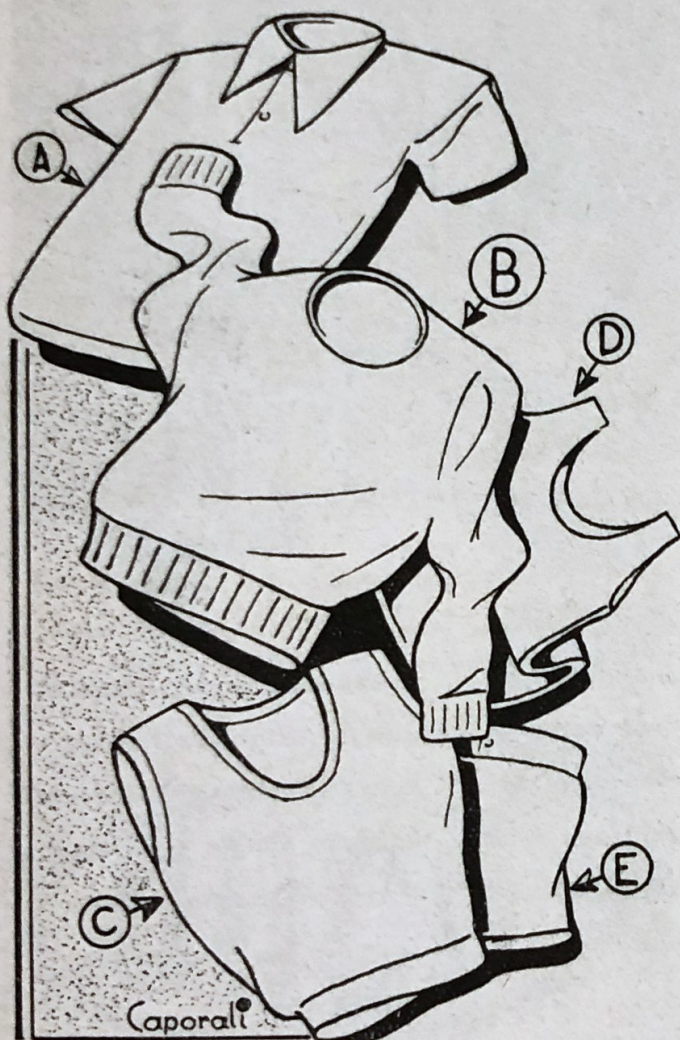
2) è severissimamente repressa qualsiasi infrazione ai segnali del semaforo rosso.

Un nuovo arrivo... un prodotto ancora migliore!

★ Il nuovo sistema di triplice distillazione brevettato dalla Texas, esperimentato su altri olii lubrificanti di uso corrente, ha dimostrato che essi contenevano fino al 28% di impurità. Si tratta quindi di una scoperta che serve a proteggere sempre validamente il vostro motore e garantire il funzionamento perfetto e regolare più lungamente.

Provate e usate anche voi il

CICLO-MOTO-TURISMO

Cicloturismo e vestiario.

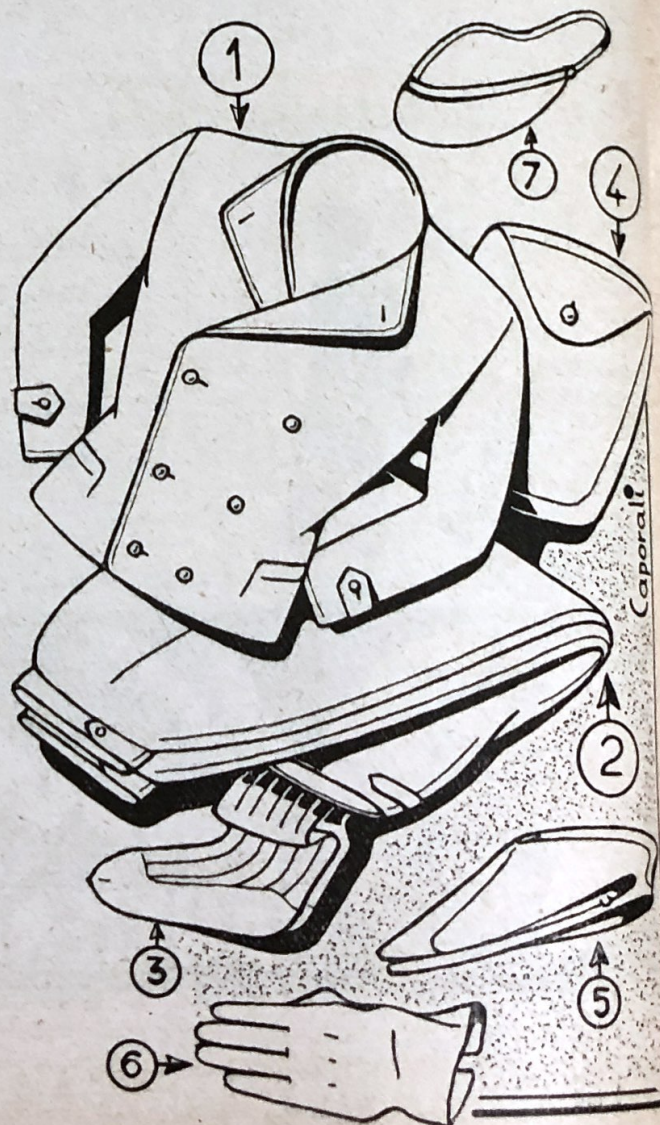
Adempiendo la promessa fatta ai Lettori nel numero di gennaio, tentiamo oggi un rapido esame di un problema importantissimo per il cicloturista: il vestiario, che rappresenta infatti una delle maggiori difficoltà per l'aspirante cicloturista. Non pochi si dimostrano favorevoli al cicloturismo, ma non lo praticano perchè non sanno come equipaggiarsi per la marcia. A questo

argomento dedichiamo le presenti note. Per quello che riguarda la possibilità di portare con sè il necessario per rimettersi in assetto normale una volta giunti a destino, ci sbrigheremo in due parole. Basta attrezzarsi in modo da poter portare con sè il minimo sufficiente, in adatte e ben sistemate borse o valigie.

Vediamo ora quale è l'equipaggiamento necessario per la marcia. Pur premettendo che parliamo unicamente di attività da svolgere durante la buona stagione, bisogna riconoscere che il ciclista viene a trovarsi in diverse e, a volte, lontanissime condizioni di temperatura. Dal giorno alla notte, che è spesso freddissima anche in piena estate; dalla pianura ai valichi, compresi gli altissimi delle Alpi, la differenza è sovente fortissima. Si comprende come il vestiario debba essere, quanto a pesantezza, intonato alle condizioni dei luoghi. Sono poi da considerare le diverse condizioni di fatica: velocità e poco sforzo in pianura, resistenza dell'aria da vincere in discesa, lentezza e sudore in salita.

Sebbene l'adeguare il vestiario a queste diverse condizioni sia un fastidio, tuttavia il disturbo è quasi sempre necessario. Infatti, esso può evitarsi soltanto in tempi di mezza stagione, su itinerari non difficili, regolari e con marcia piuttosto costante. Allora, con un vestiario di media pesantezza e coll'adattamento a quel po' di calore costante che si produce e permane, si può procedere abbastanza bene. Ma non sono queste le condizioni di marcia normali.

Bisogna, dunque, che il cicloturista, durante la marcia, ogni tanto si tolga o indossi di nuovo qualche capo di vestiario. Beninteso che questo avverrà il meno frequentemente possibile. Tuttavia, per quanto rari siano questi cambiamenti, essi saranno confortevoli solo a patto che sia possibile sistemare rapidamente gli indumenti levati. Molto bene serve a questo scopo una borsa piuttosto ampia, dove si gettano alla rinfusa, al riparo dalla polvere. Sistema pratico e semplice, ma assai meno igienico ed estetico, è quello di fissarli al portapacchi o al telaio mediante elastici.

E ora vediamo di quali indumenti deve essere fornito il cicloturista.

Necessita, innanzi tutto, un paio di calzoni sport (2), di tessuto leggero, a orditura fitta, che non lasci passare la polvere. Perchè questa sia meno visibile, il colore da preferirsi è appunto il grigio-polvere. Se all'altezza della

gamba portano un'elastico (più pratico della fibbia), si deve badare che assolutamente esso non stringa. I calzoni vanno completati con calzettoni, che talvolta è comodo e gradevole arrotolare su un tratto della gamba nuda. Per ragioni estetiche, è questa la massima misura di nudismo da noi consigliato. Tutt'al più (un cortese Lettore ci ha scritto in merito) consentiamo il calzone corto ai giovani, con gambe ben tornite ed abbronzate!

Veniamo al giubbetto. Crediamo, perchè tale ci è risultato dall'esperienza personale, che la forma indicata nella figura 1 sia la più pratica. Posteriormente è aderente alla vita, ma pieghettato ed elastico, in modo da permettere ogni movimento e soprattutto di curvarsi in avanti. Il collo è abolito, perchè finirebbe per dare fastidio. Il doppio petto è una buona difesa contro l'aria. Naturalmente, si può tenere con la « bavarese » chiusa o aperta. Per la stoffa si può usare la stessa che ha servito per i calzoni; ma è preferibile il tipo da giacca a vento, perchè abbastanza impermeabile (per modo di dire) e leggerissima. Infatti, il giubbetto deve servire solo a riparare dall'aria e a mantenere aderenti alla vita gli indumenti sottostanti (maglie).

Sarà bene che il cicloturista previdente porti una maglia di lana (D) a canottiera, magari anche leggerissima, ma lunga e stretta, in modo da servire da pancera. Ciò può salvaguardare da diversi malanni (colpi d'aria, indigestioni, mal di stomaco, ecc.). Sulla maglia, una camicia sport (o « tennis » che dir si voglia), di seta, anche artificiale, leggera, senza maniche (A).

Quando è caldo si viaggia normalmente in questa tenuta. Abbassandosi la temperatura, si indossa un « pull over » senza maniche (C); se diminuisce ancora, una maglia con maniche (B) del tipo oggi assai comune e in commercio a prezzi convenientissimi. Se è addirittura freddo si indossano tutti e due.

In ogni caso, si può aggiungere il giubbetto. Le mutande (E) è preferibile siano corte e di tessuto liscio.

In condizioni favorevoli è gradito viaggiare anche a capo scoperto. Ma spesso si deve evitare l'aria troppo fredda o la polvere, specie da parte di coloro — e sono i più — che hanno i capelli lunghi. Ottimo, anche quando fa molto caldo, un berrettino di tela leggerissima (5), bianca o grigia. Esso è pratico anche per la sua piccola visiera, sempre utile, se non proprio indispensabile, in caso di sole (per il quale non bisogna dimenticare di munirsi di occhiali scuri); quando quella del berretto è insufficiente o si viaggia a capo scoperto, è bene usarne una del tipo tennis (7), ma scura o meglio ancora opaca, piuttosto che bianca.

Il cicloturista che si spinge sui più alti valichi alpini può trovare — perchè non sempre si capita col bel tempo — freddo intensissimo. Porterà, per ciò, con sè un paio di guanti (6), magari con leggera fodera interna.

Ed eccoci all'ultimo argomento: come viaggiare col maltempo.

All'estero (valga l'esempio dell'Inghilterra, ove il cicloturismo è praticato largamente e le condizioni di clima sono generalmente cattive) il cicloturista per abitudine non si lascia arrestare dal cattivo tempo, anche perchè il mercato gli offre la necessaria attrezzatura razionale (mantelle, calzoni impermeabili, ecc.).

Ma da noi, normalmente, è già molto se il ciclista si attrezza per potere giungere alla meglio, in caso di intemperie, al primo abitato, dove sosterà. A ciò è sufficiente una mantellina, con cappuccio, in sottilissima tela gommata, che è assai facile portare con sè, perchè ripiegata, sta entro apposita busta (4) di minimo volume. Si trova in commercio a prezzo accessibilissimo. In caso di pioggia dirotta, le gambe hanno poco riparo, ma basta cambiare i calzettoni bagnati all'arrivo.

Quanto alle scarpe, consigliamo quelle normali basse (le scarpette da ciclista vanno bene solo in caso che se ne abbiano altre di scorta), della migliore qualità possibile, perchè soltanto una buona pelle è impermeabile. La suola è bene sia piuttosto sottile, e non troppo larga, per adattarsi meglio al pedale e ai fermapiedi.

e. cap.

Primavera del ciclismo.

Aria di primavera: i nostri ciclisti hanno mietuto messi precoci sulle strade della riviera francese e l'attività italiana da questo felice inizio ha preso l'abbrivio per la nuova stagione animatissima, che ha avuto il suo episodio più significativo nella «Milano-San Remo», disputata quest'anno per la trentesima volta. Trent'anni di vita: tutta la storia dello sport ciclistico compendiata nell'albo d'oro della classica gara di apertura.

Nella «Milano-San Remo» si è avuto il primo severo confronto delle squadre ciclistiche allestite ed allenate dalle nostre maggiori case costruttrici. Lo schieramento di battaglia vede in lizza, tra i maggiori protagonisti: Olmo, Bini, Bergamaschi, Piemontesi, Romanatti, Marabelli e Cinelli per i «biancocelesti» della *Bianchi;* Bartali, Guerra, Battesini, Di Paco, Cazzulani, Favalli e Gios, per i «verde oliva» della *Legnano;* Rimoldi, Del Cancia, Introzzi, Canavesi per la *Ganna;* Bizzi, Maldini, Generati, Valetti, Mancini per la *Frejus.*

Rivalità accese, spirito di iniziativa, generoso fermento, mentre si studia di innestare nuove linfe sul ceppo vigoroso del «Giro d'Italia», massima prova nazionale a tappe. Si è discusso e si discute molto sul «Giro» e sul ciclismo italiano; buon segno, poichè vuol dire che le idee ci sono, che la volontà è tesa e sveglia.

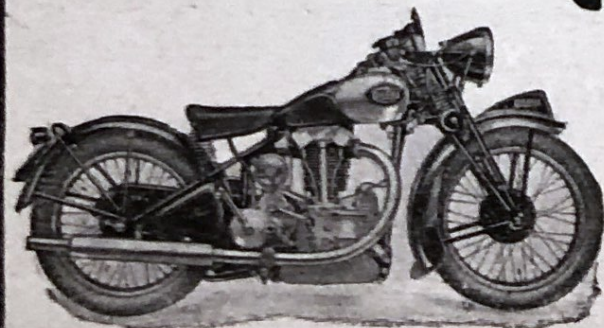
C'è del nuovo nel ciclismo italiano: c'è un nuovo presidente, valoroso squadrista ed alto ufficiale della Milizia, il Cons. Gen. Antonelli; c'è un Consiglio [d]irettivo che riunisce sportivi e dirigemti di provata co[m]petenza, da Emilio Colombo a Federico Momo, d[a]l'On. Alberto Garelli a Mario Ferretti, Segretario, Vittorio Sposìti, Commissario tecnico.

Il nuovo Consiglio è un crogiolo in cui ardono e fondono intense passioni, e da questo fervore il ciclis[mo] nazionale, sempre giovane e solido, non può che tra[rre] giovamento.

I rapporti internazionali costituiscono sempre u[no] dei cardini dell'attività agonistica: ci sarà molto lav[oro] sulle strade e sulle piste straniere per i nostri corrid[ori] che la Federazione ha deciso di inviare alla Mila[no]-Monaco, di nuova istituzione, e al Giro di Germa[nia]. E se si andrà al «Tour», si sarà presenti con una squa[dra] forte, agguerrita, fresca e ben preparata per il dec[oro] del nostro sport e non per il gioco degli organizzat[ori] d'oltralpe.

La bicicletta all'Esposizione parigina.

Un grido d'allarme sui giornali francesi: vi saran[no] biciclette e motociclette alla prossima Esposizione [In]ternazionale di Parigi? L'allarme è sorto perchè, [se]condo informazioni attendibili, la risposta dovreb[be] essere negativa. Nessun padiglione, nessun postegg[io], neppure un «angolino» sarà allestito per ospitare [le] snelle macchine a due ruote e le maggiori sorelle m[o]torizzate.

— «L'Esposizione non offrirà, dunque, ai visitat[ori] alcuna testimonianza del nostro sviluppo e della nos[tra] capacità costruttiva in questo campo?» — si domanda[no] i Francesi che, della loro industria ciclistica in spec[ie] sono orgogliosissimi. E dall'angoscia di questo dubb[io] sgorgano proposte ed iniziative per attrezzare u[na] «Mostra d'onore» della bicicletta francese.

Veramente ci si è pensato un po' tardi, ma con l'esposizione parigina, così poco accogliente alla vigilia, non c'è da stupirsi. Si rimedierà? La Mostra ciclistica parigina, nel pensiero dei suoi zelatori, dovrebbe costituire qualche cosa come un museo storico e moderno della costruzione ciclo-motociclistica; una rassegna di esemplari tipo, di modelli universali, una sintesi dei progressi realizzati nel campo della bicicletta, dal pneumatico a bassa pressione alla ruota libera: dal cambio di velocità all'impiego di metalli leggeri, con tutte le piccole costanti innovazioni che conservano sempre giovane e moderno questo veicolo.

« Vedremo tutto questo? » chiedono accoratamente i giornali francesi.

Manca poco più di un mese all'inaugurazione dell'Esposizione internazionale parigina. Noi, da parte nostra, non possiamo fare a meno di pensare all'atmosfera di fidente, concorde, disciplinato lavoro, nella quale si prepara, tempestivamente ed ordinatamente, l'Esposizione universale di Roma del 1941.

La bicicletta a scuola.

Anche questa ci viene dalla Francia dove, come abbiamo già detto, la bicicletta trova i più candidi e i più tenaci zelatori. Da tempo l'Unione Velocipedistica si batte per ottenere gratuitamente o a condizioni eccezionali, da parte di costruttori, commercianti, grossisti, una dotazione di macchine da mettere a disposizione dei ragazzi delle scuole. Tra gli episodi di questa « campagna » figura una singolare statistica raccolta da un dirigente in una delle principali scuole pubbliche di Evreux. L'indagine ha appurato che in una classe di 42 alunni di scuola media 39 sapevano andare in bicicletta e 23 possedevano una macchina. In una scuola elementare di 35 scolari dai 9 agli 11 anni 20 erano ciclisti e 15 disponevano di una macchina.

Conclusione: bisogna insegnare subito ai pochi studenti ritardatari ad andare in bicicletta. E in che modo? Con le biciclette messe a disposizione della scuola.

L'unico risultato tangibile sinora è però rappresentato dalle offerte di due biciclette da parte di una « vecchia gloria » ciclistica alle scuole elementari di Bordeaux.

I ciclisti e il traffico.

Nelle analisi e negli studi sulla disciplina e sulla sicurezza della circolazione, la bicicletta — a torto o a ragione — per vivo amore o per mania persecutoria, conserva sempre un ruolo di primo ordine. Crediamo interessante per i cultori della statistica riferire i dati emersi da una acuta analisi del traffico in una città svizzera. L'analisi si rivolge a uno degli elementi più arcigni, ma purtroppo più rappresentativi della circolazione: gli incidenti. Non citiamo le cifre assolute, ma le percentuali, in quanto queste sole possono offrire materia di confronti, pur tenendo presente che occorre essere prudenti nelle interpretazioni, per non cadere in deduzioni arbitrarie.

Ecco dunque qualche cifra: i ciclisti implicati negli incidenti rappresentano quasi il 30 per cento e la proporzione delle donne, nel confronto degli uomini, è di circa 1,7 per 10. La causa preponderante degli incidenti è la non osservanza delle norme di priorità di passaggio agli incroci; segue subito dopo la malaccortezza dei guidatori. Un elemento specifico per i ciclisti: la mancanza del fanalino posteriore ha concorso negli incidenti per l'1,185 per cento. Siamo propensi a ritenere che i ciclisti svizzeri siano molto ossequienti alla disposizione che rende obbligatorio l'uso del segnale luminoso posteriore.

Il motocarrozzino sensibile.

Gli Inglesi che, in fatto di motociclismo, ne sanno più del diavolo hanno ideato una nuova applicazione del motocarrozzino quale veicolo di prova per la «tenuta di strada» dei pneumatici. La ruota del carrozzino è montata in modo da potersi spostare di un certo angolo del piano verticale parallelo al telaio della moto. Questo leggero squilibrio permette, specialmente nelle curve, di rendersi conto della tendenza a slittare che un certo pneumatico ha nei confronti di un altro di diverso tipo. L'effetto a quanto si dice, è più sensibile sul motocarrozzino che in qualsiasi altro veicolo, forse perchè il motociclista è più «vicino» alla strada.

Battaglie motociclistiche.

Formazioni di battaglia: anche le case motociclistiche hanno inquadrato le loro pattuglie per le corse della prossima stagione. Ecco qualche nome tra i più significativi: *Guzzi:* Tenni, Pigorini, Sandri, Pagani; *Bianchi:* Serafini, Franzoni, Benigni, Rebuglio; *Gilera:* Taruffi, Aldrighetti, Fumagalli; *Benelli:* Alberti e forse Cavacciuti. E abbiamo limitato l'elencazione ai corridori più noti, ai campioni; ma la massa di giovani, alcuni dei quali già affermati, troverà piena valorizzazione attraverso le prove per le macchine di serie, che la Federazione ha decisamente varato e che sosterrà con tutte le sue forze.

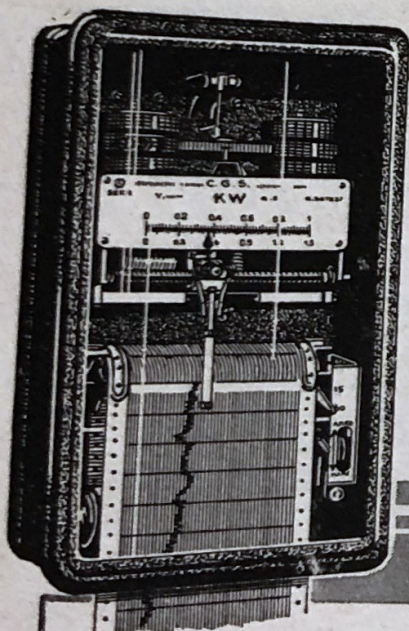
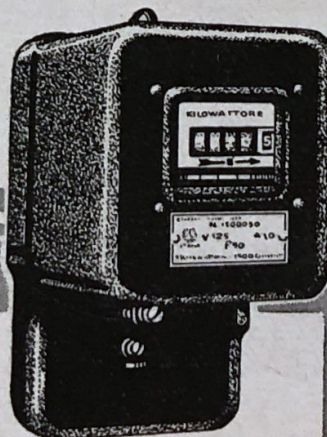
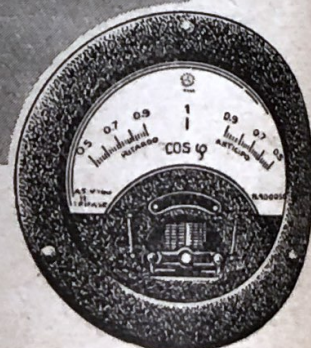
L'attività sportiva ha avuto, intanto, un buon campo di azione nelle gare fuoristrada, che hanno raccolto numerosi concorrenti, costituendo fin d'ora un nucleo di preparazione per la corsa internazionale dei Sei giorni, alla quale non è tanto necessario partecipare con campioni di grido, quanto con corridori attrezzati fisicamente e moralmente al tipo di gara.

La novità solare del motociclismo italiano nell'an- XV sarà la Coppa Mussolini, sulla quale si polar- sin d'ora l'attenzione di tutto il mondo della moto- cletta. Prolungata oltre Napoli sino a Taranto, la g- che da Milano per Roma si spinge in una sola tap- di 1200 km. alla terra di Puglia, è destinata a costit- un superbo collaudo, mai tentato prima d'ora.

Tendenze germaniche.

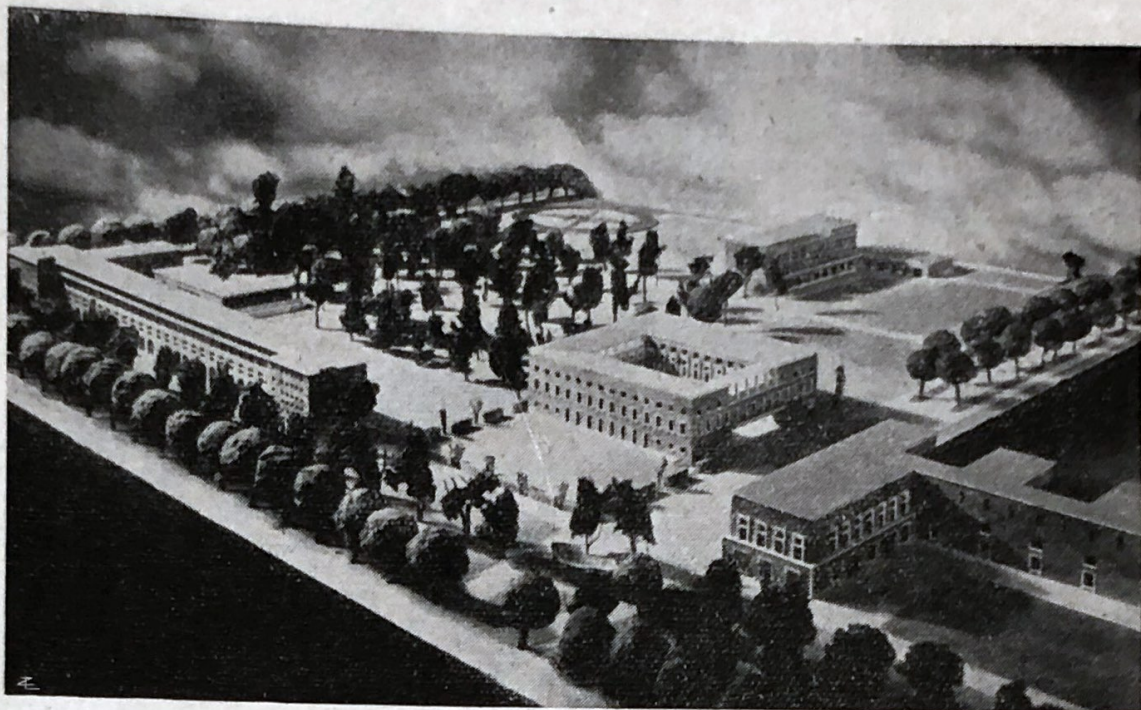
Nel paese in cui circolano oltre un milione di mo- ciclette e in cui in un solo anno 175.000 nuove u- sono venute ad arricchire il già fiorentissimo traf- motociclistico, il Salone di Berlino, grandioso avve- mento nazionale germanico, che ha ormai acquist- uno spiccato significato politico, ha offerto una no- vole rassegna della produzione tedesca, densa di - vità e di attrattive tecniche. Le particolari condiz- orografiche della Germania e la sua rete stradale han- favorito lo sviluppo delle moto leggere: le macch- da 100 a 200 cmc. di cilindrata rappresentano circ- 30 per cento della produzione esposta, e i motori a d- tempi sono in prevalenza su quelli a quattro temp- e mostrano un grande progresso costruttivo. Nel reg- delle motoleggere la bicicletta a motore è apprezz- e largamente diffusa e, tra le nuove soluzioni, si d- stingue un motorino che non raggiunge i 50 cmc. - cilindrata e che si applica alla ruota posteriore del cic- sotto forma di un mozzo speciale di grosso diamet-

E poichè siamo in tema di esposizione, segnaliam- il successo della dodicesima Mostra torinese: un su- cesso che non possiamo accompagnare con cifre - tret'anto e proporzionalmente seducenti di quel- sopra ricordate.

Ccc.

ALI NEL CIELO

La Scuola di Applicazione Aeronautica.

Entro quest'anno sarà costruita a Firenze la Scuola di Applicazione Aeronautica per gli ufficiali dell'Arma che hanno compiuto i corsi regolari presso la R. Accademia Aeronautica di Caserta.

Il complesso delle costruzioni previste nel progetto in esecuzione comprenderà un edificio per le aule ed i gabinetti scientifici, un edificio per gli uffici del comando, un terzo edificio per l'alloggio degli allievi, una caserma per gli avieri ed altri fabbricati vari per la radio, le autorimesse e i servizi dell'Istituto.

Il Capo del Governo, approvando l'insieme delle opere predisposte, che comporterà una spesa complessiva di circa 20 milioni, ha stabilito che l'inizio dei corsi abbia luogo nella nuova sede già ai primi del prossimo novembre.

I servizi aerei dell'Impero.

È stato recentemente inaugurato, con l'arrivo di un monomotore veloce, il nuovo campo di aviazione di Gondar, situato a 12 chilometri dalla città e a 3 dal luogo dove sorgerà la nuova Gondar. L'apparecchio, che è ripartito immediatamente per l'Asmara, ha iniziato il servizio della posta aerea. Con la creazione del nuovo campo di aviazione, Gondar è posta, per via aerea, a un'ora e mezza dall'Asmara ed a tre giorni dalla madre patria.

Affermazione dell'industria aeronautica italiana all'estero.

Il concorso internazionale per la fornitura di materiale aeronautico alle forze armate dell'Argentina, cui hanno partecipato l'Italia, gli Stati Uniti, la Germania, la Francia, la Polonia e l'Olanda, si è chiuso col riconoscimento della superiorità assoluta degli apparecchi Savoia-Marchetti.

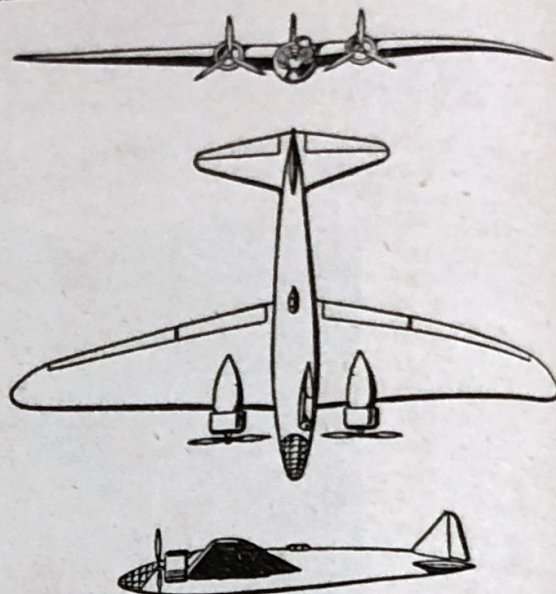
Tali apparecchi sono stati classificati primi per la loro superiorità in tutte le caratteristiche, cioè comportamento in volo, carico utile, velocità massima e di crociera, autonomia, armamento di tiro e getto, maneggevolezza per il combattimento e dispositivi di bordo.

Nuovi collegamenti aerei con l'estero.

Nella prossima estate un importante sviluppo avranno le aviolinee italiane collegate con quelle straniere. Infatti nella recente Conferenza oraria, tenutasi recentemente a Berlino per le comunicazioni aeree internazionali, sono state previste le seguenti aviolinee: Roma-Varsavia, Roma-Praga, Roma-Caifa, Palermo-Marsiglia-Roma e viceversa, quest'ultima linea in modo da permettere di partire da Palermo e giungere a Roma nella stessa mattinata e di partire da Roma e giungere a Palermo nello stesso pomeriggio. Sarà, infine, probabilmente istituita una nuova comunicazione con la Sardegna.

Apparecchio commerciale da trasporto rapido.

È stato costruito nelle Officine Amiot un nuovo tipo di apparecchio postale-rapido «long courrier», denominato «Amiot 341».

L'«Amiot 341» è un monoplano ad ala media cantilever; fusoliera stretta, di minima resistenza aerodinamica, di forma longitudinale con profilo simmetrico. Il posto di pilotaggio, a guida interna, è installato sul lato sinistro della fusoliera. L'apparecchio è equipaggiato con dispositivo per il pilotaggio automatico, con dispositivi ipersostentatori e carrello d'atterraggio e ruota di coda retrattili.

Caratteristiche principali dell'apparecchio:

apertura alare	m.	23
lunghezza	m.	14
altezza	m.	4
superficie portante	mq.	67,500
motori (2 Hispano-Suiza)	CV.	2.200
peso totale	kg.	8.000
velocità a m. 4000	km./h.	475
quota tangenza teorica	m.	10.000

Servizio aeropostale transatlantico.

Nel prossimo novembre avrà inizio un servizio aereo transatlantico fra la Gran Bretagna e gli Stati Uniti, gestito da un ente misto, nel quale saranno rappresentate le Pan American Airways e compagnie britanniche, irlandesi e canadesi.

Il Congresso americano ha già approvato lo stanziamento necessario per sovvenzionare tale servizio aeropostale, che si eserciterà sul tratto New York-Southampton. Gli stanziamenti sono stati stabiliti sulla base di due dollari a miglio e le tariffe postali oscilleranno fra 2[illegible] e 25 cents, cioè fra 10 e 12 pence (circa L. 3,50 per oncia). Le autorità britanniche contemplano la possibilità di due diversi itinerari: il primo via Foynes (Irlanda) Terranova, e il secondo via Bermude.

Le Pan American Airways hanno accettato di entrare nella combinazione in seguito alla concessione fat[illegible]

loro di agevolazioni di atterraggio per i loro servizi da parte dei Governi inglese, irlandese e dell'Isola di Terranova.

Non è ancora stato stabilito se col mese di novembre verrà iniziato il servizio o soltanto i voli sperimentali.

Convenzione aerea fra Austria e Jugoslavia.

Hanno avuto recentemente luogo a Belgrado delle conversazioni tra rappresentanti dell'Austria e della Jugoslavia circa il servizio aereo civile per il 1937. In seguito a queste conversazioni la Società dei Servizi Aerei austriaca avrà nuovamente la possibilità di esercire la linea Vienna-Budapest-Belgrado-Sofia, con prolungamento in ogni caso fino a Salonicco, e la linea Vienna-Graz-Klagenfurt-Lubiana-Sussak, mentre la Società jugoslava Aeroput inizierà un collegamento rapido Sussak-Agram-Vienna.

Itinerario del servizio aereo Inghilterra-Australia.

In seguito all'adozione di idrovolanti sull'intero percorso dall'Inghilterra all'Australia, la linea della « Imperial Airways » si svolgerà sul seguente itinerario: Southampton-Berre (Marsiglia) - Bracciano (Roma) - Brindisi-Pireo (Atene) - Mirabella (Creta) - Alessandria d'Egitto-Lago di Galilea (Palestina) - Habbaniye (Iraq) - Bassora (Iraq) - due scali da stabilire sul Golfo Persico - Gwadar (Poss. di Oman sulla costa del Belucistan) - Caraci (India) - Jodhpur (India) - Gwalior (India) - Allahabad (India) - Calcutta (India) - Akyab (Birmania) - Rangoon (Birmania) - Victoria Point (Birmania) - Penang (Stab. degli Stretti) - Singapore (Stab. degli Stretti) - Dendang (Indie olandesi) - Surabaia (Indie olandesi) - Bima (Indie olandesi) - Koepang (Indie olandesi) - Porto Darwin (Australia). Da qui la linea proseguirà, con aeroplani, per Sydney, Canberra e Adelaide a cura della società australiana « Quantas », associata della « Imperial Airways ».

L'aviazione civile in Birmania.

La Compagnia Irrawaddy ha creato recentemente in Birmania una rete interna di linee aeree. Alcuni servizi colleganti i principali centri sono stati già messi in esercizio, altri saranno inaugurati tra breve, mentre la Compagnia stessa provvede alla creazione di nuovi campi di atterraggio, alcuni dei quali già in via di completamento.

Piano di espansione aerea giapponese.

Il Governo giapponese ha recentemente deciso un piano quinquennale per l'espansione dell'aviazione civile, con una spesa complessiva di 200.000.000 di yen, pari a circa 1 miliardo e 100 milioni di lire.

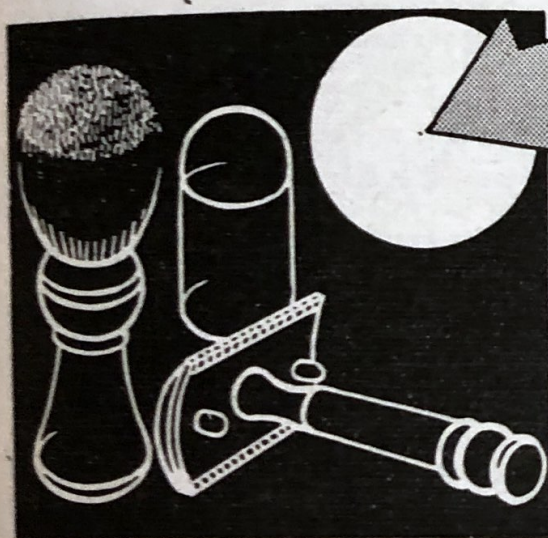
Verrebbero costruiti 8 nuovi aeroporti e 6 campi di atterraggio sussidiari, istituiti nuovi corsi di pilotaggio, migliorato il materiale e riorganizzato l'Ufficio aviazione del Ministero delle Comunicazioni.

Per intanto è stato inaugurato il nuovo aeroporto di Fukuoka (Kyushu) che diventerà il centro d'irradiazione di quasi tutte le linee internazionali: Giappone-Formosa, destinata ad essere prolungata verso Hong Kong, Singapore e Giava; Tokyo-Osaka, nonchè quella tra il Giappone e la Corea ed il Manciucuò.

Creazione di una rete aerea in Bulgaria.

A titolo sperimentale il Governo bulgaro ha deciso di gestire direttamente un servizio aereo sul percorso Sofia-Varna, adibendovi alcuni aeroplani recentemente ordinati all'estero.

I servizi aerei dirigibilistici in Germania.

Durante il 1937 verrà ripreso il servizio aereo con aeronavi. Sono infatti progettati da 18 a 20 viaggi da Francoforte a Lakehurst e molti viaggi nel Sud America, con meta Rio de Janeiro. In autunno verrà, inoltre, messo

in servizio il nuovo « L.Z. 130 » che sostituirà il « Conte Zeppelin » già in servizio da otto anni.

Questi progetti prevedono l'ampliamento dell'aeroporto di Francoforte dove, per la nuova aeronave, dovrà essere costruita un'aviorimessa in modo che l'unico capannone di Friedrichshafen sia al più presto libero per la progettata costruzione dell'« L.Z. 131 ». Per l'ampliamento dell'aeroporto di Francoforte dovrà essere abbattuta una foresta di circa un chilometro quadrato, che si trova al lato sud dell'aeroporto.

Le misure del nuovo hangar per l'« L.Z. 130 » corrispondono alla prima costruzione: lunghezza m. 275, altezza m. 51, larghezza m. 52. Le installazioni tecniche dovranno permettere a due aeronavi contemporaneamente di compiere le loro manovre di atterraggio e di partenza.

Statistiche del traffico aereo tedesco...

Durante il 1936 gli aeromobili della « Lufthansa » hanno percorso 14.888.000 chilometri, con un aumento del 16,4% rispetto ai chilometri percorsi l'anno precedente. Il numero dei passeggeri trasportati è stato di 231.900, con un aumento del 41% ed il carico della posta ha raggiunto 2.409.000 chilogrammi, con un aumento dell'83,9%.

... e austriaco.

Nel 1936 il servizio aereo austriaco ha trasportato 17.106 passeggeri, con un aumento del 51% in confronto al 1935, con un rapporto di passeggeri-chilometro di 4.269.187. Sono stati trasportati kg. 249.801 di bagaglio, con un aumento del 68,3%; 118.465 chilogrammi di merce, con un aumento del 25% e kg. 50.205 di posta, con un aumento del 65,9%. I chilometri-tonnellata percorsi sono stati 932.996, e la regolarità dei voli ha raggiunto il 97%.

Linea aerea San Francisco-Australia.

La Pan American Airways intende iniziare nel 1938 il servizio aereo transoceanico per l'Australia, e mentre sviluppa i piani e procede nelle necessarie trattative per l'approntamento delle basi e dei materiali, ha dato incarico ad esperti di studiare, entro il periodo di cinque mesi, le rotte sulle quali dovrà svolgersi il servizio. La nuova linea aerea avrà uno sviluppo di circa 13.670 chilometri nel seguente percorso: San Francisco-Honolulu-Isola Palmyra-Isole Samoane-Isole Figi-Isola Norfolk-Isola Lord Howe-Sydney.

Volo senza scalo di 3860 chilometri.

Un magnifico volo è stato compiuto da una squadra di dodici idrovolanti plurimotori da bombardamento, appartenenti alle forze della Marina degli Stati Uniti. Essi hanno superato con un sol volo, in formazione, i 3680 chilometri che separano San Diego (California) da Pearl Harbour, nell'arcipelago delle Hawaii. Il volo è durato 22 ore circa. Lungo il percorso erano state [...] glionate sei unità della flotta per dare assistenza alla squa[...] dra aerea, che era composta complessivamente di [...] uomini.

Questo volo fa parte di un programma di crociere [...] trasferimento di unità aeree dal Continente alle [...] insulari del Pacifico.

Una torre per il lancio di paracadutisti.

È in costruzione negli stabilimenti Skoda una mo[...] derna torre per il lancio dei paracadutisti. Essa sorge[...] sul terreno della Esposizione a Praga e sarà messa [...] funzione per la prima volta in occasione della Mo[...] aviatoria nazionale. La sua altezza sarà di settanta[...] metri e due piattaforme di lancio si apriranno a tre[...] tacinque e a sessanta metri dal suolo.

La manovrabilità dei paracadute.

Secondo progetti di tecnici russi, la manovrabili[...] dei paracadute potrà venire aumentata mediante l'im[...] piego di due paracadute distinti, congiunti alla base[...] Le dimensioni dei due paracadute sono ineguali e ci[...] il paracadute ausiliario è molto più piccolo del prin[...] cipale. Manovrando opportunamente i cavi di dire[...] zione, il paracadutista può aumentare o diminuire la [...] distanza fra i due paracadute. Quanto più grande è [...] la distanza fra le cupole dei due paracadute tanto mag[...] giormente viene ridotta l'oscillazione pendolare del [...] paracadutista.

Nuovo motore per aviazione.

Un ingegnere di Varsavia ha ideato e costruito un [...] nuovo tipo di motore che sarà azionato a carbon fossile [...] od a polvere di lignite e che l'inventore ritiene possa [...] essere installato con successo a bordo di aeroplani.

Il tipo di combustibile scelto dall'inventore polacco [...] potrebbe realizzare una notevole economia di carbu[...] rante; la qual cosa gioverebbe assai all'esercizio delle [...] linee aeree, limitando la spesa per l'acquisto di benzina [...] o nafta, che verrebbero sostituite da carbon fossile o [...] lignite. Prove e studi saranno continuati sulla interes[...] sante invenzione.

Servizio aereo Nord atlantico.

Nel prossimo giugno avranno luogo i primi esperi[...] menti per il collegamento transatlantico. Lo studio me[...] teorologico che fu già iniziato dieci anni or sono, quando [...] l'Inghilterra aveva ancora un programma dirigibilistico, [...] è stato in questi ultimi tempi proseguito da un ufficio [...] appositamente costituito presso il Ministero dell'Aria.

La organizzazione del collegamento richiederà però [...] ulteriori studi ed esperimenti, in quanto non sono state [...] ancora iniziate le prove per le comunicazioni radiotele[...] grafiche, nè è stata studiata la questione degli aeroporti [...] per l'ammaraggio ed il decollo dei velivoli.

COMUNICAZIONI

Innovazioni nel servizio viaggiatori sulle linee automobilistiche S. Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno e Giulianova-Teramo, in congiunzione con le Ferrovie dello Stato.

Col 1° febbraio scorso sono state attuate speciali facilitazioni per viaggiatori a tariffa ordinaria e ridotta, provenienti dalle Ferrovie dello Stato o in partenza da località servite dalle autolinee di Giulianova-Teramo e San Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno, che effettuano viaggi su una di queste autolinee, nonchè a favore dei possessori di biglietti di abbonamento sulle Ferrovie dello Stato che percorrono tratti interessanti le autolinee medesime.

L'innovazione sta precipuamente nel fatto che anche sui percorsi delle autolinee vengono d'ora innanzi applicate tariffe ridotte, quando trattisi di trasporti che già fruiscono di analoghe riduzioni sulle ferrovie statali.

Più precisamente *in partenza dalle stazioni delle nostre ferrovie statali* possono rilasciarsi i seguenti tipi di biglietti:

a) di corsa semplice a tariffa ordinaria o ridotta in destinazione di una qualunque delle località servite dal mezzo automobilistico, applicando per il percorso Ferrovie Stato le tariffe ordinarie o ridotte in vigore sulle ferrovie stesse e per il servizio automobilistico i prezzi di 3ª classe a tariffa ordinaria o ridotta;

b) di andata e ritorno ordinari o festivi, di doppia corsa, limitatamente ai viaggi in destinazione delle località capolinea di Teramo e Ascoli Piceno, applicando in ogni caso per il percorso sulle Ferrovie dello Stato la competente tariffa e per il servizio automobilistico, qualunque sia la classe del biglietto ferroviario, i prezzi speciali per gli andata e ritorno ordinari, e quelli di 3ª classe per gli andata e ritorno festivi o per i viaggi di doppia corsa;

c) di doppia corsa, *per qualunque località delle autolinee* ai militari, ai militi della M.V.S.N. in servizio effettivo ed agli agenti di P. S. che viaggiano per ragioni di licenza.

In partenza dalle località servite dalle autolinee il servizio di rilascio dei biglietti è stabilito come appresso:

Per i viaggi in partenza dalle località capolinea di Ascoli Piceno e Teramo saranno distribuite, a mezzo delle Agenzie viaggiatori, le medesime specie di biglietti rilasciati dalle stazioni delle Ferrovie dello Stato. Dalle località intermedie delle autolinee saranno distribuiti biglietti di corsa semplice a tariffa intera e ridotta, limitatamente al percorso fino alla stazione di scambio con le FF. SS., dove i viaggiatori dovranno munirsi di altro recapito per il proseguimento del viaggio sulle FF. SS. Per l'applicazione della tariffa ridotta sul percorso automobilistico saranno tenuti validi gli scontrini e le richieste in vigore sulle FF. SS.; tali docu-

menti dovranno essere regolarmente compilati con l'indicazione cioè della data, dell'intero percorso dalla località dell'autolinea alla stazione FF. SS. di destinazione del viaggio, ecc. ed esibiti *soltanto in visione* al personale dell'autolinea, che ne prenderà nota a giustificazione del biglietto emesso a prezzo ridotto. La stazione di scambio, su presentazione e dietro ritiro dei detti documenti (che porteranno indicata come partenza una località intermedia dell'autolinea) rilascerà i biglietti relativi per il solo percorso ferroviario fino a destinazione.

La durata di validità dei biglietti comprendenti il percorso ferroviario e quello automobilistico è quella stessa in vigore sulle Ferrovie dello Stato calcolata sul cumulo dei percorsi. Non è ammesso il rilascio di biglietti in servizio diretto per ragazzi. Sui tratti automobilistici non sono consentite fermate intermedie. Non è ammesso il rilascio di biglietti in servizio diretto allorquando siano interessati percorsi esercitati da altre Amministrazioni.

Per gli *abbonati* e i viaggiatori muniti di *carte d'autorizzazione* può interessare conoscere quanto è stato stabilito a loro riguardo.

I possessori dei seguenti tipi di biglietti di abbonamento valevoli sulle Ferrovie dello Stato: Ordinari, Intera Rete; Speciali delle Serie II, II-*bis*, VI, XV; XXVII e XXX, Regionali, di libera circolazione, o che, comunque, mediante congiunzione possano raggiungere le stazioni di San Benedetto del Tronto e di Giulianova, esibendo il proprio abbonamento hanno diritto al rilascio, per ogni viaggio sul percorso automobilistico, qualunque esso sia, di biglietti al prezzo eccezionalmente ridotto di L. 1,70 sulla linea di San Benedetto del Tronto-Ascoli Piceno e di L. 1,50 su quella di Giulianova-Teramo. Per gli abbonamenti ordinari, speciali e regionali, comprendenti sul loro percorso una sola delle suddette stazioni di scambio, il rilascio del biglietto ridotto di cui sopra è consentito soltanto sulla linea automobilistica a contatto.

Su presentazione delle tessere d'autorizzazione valide sulle FF. SS. saranno rilasciati, sul percorso automobilistico, biglietti di corsa semplice a tariffa ridotta del 50%.

Riduzioni ferroviarie per le Grotte di Postumia.

A vantaggio dei viaggiatori diretti a Postumia per la visita di quelle meravigliose Grotte, le Stazioni ferroviarie del Regno concederanno, dal 31 maggio al 30 settembre, la riduzione del 50 % sul prezzo normale dei biglietti di andata e ritorno.

I biglietti a riduzione avranno una validità di giorni 5 per le percorrenze fino a 200 km. e di giorni 10 per le percorrenze superiori e daranno facoltà di effettuare a scelta lungo il percorso rispettivamente una fermata intermedia nel primo caso e due fermate nel secondo. L'uso delle fermate intermedie non sarà subordinato ad alcuna formalità e la durata delle fermate stesse sarà limitata soltanto dalla validità del biglietto. La partenza da Postumia dovrà avvenire entro 24 ore dall'arrivo. Il viaggiatore potrà, però, usare a piacimento della rimanente validità del biglietto, fermandosi in una qualunque località posta lungo il percorso (Trieste, S. Pietro del Carso per Fiume ed Abbazia, Cervignano per Grado, Monfalcone per i Campi di Battaglia e per Gorizia, Venezia, ecc.).

La partenza dalle stazioni scelte per le fermate intermedie potrà avvenire in qualunque momento, ma non oltre la mezzanotte dell'ultimo giorno di validità del biglietto.

La vidimazione del biglietto sarà da farsi esclusivamente a Postumia, tanto all'arrivo che alla partenza, alla biglietteria della Stazione ferroviaria.

V Riunione del Comitato Consultivo Internazionale Telegrafico.

Creato dalla Conferenza mondiale di Parigi del 1925 per studiare le questioni concernenti la tecnica e l'esercizio dei servizi telegrafici internazionali, è stato recentemente convocato a Varsavia, su invito dell'Amministrazione telegrafica polacca, il Comitato Consultivo internazionale telegrafico.

A detta riunione hanno preso parte i Delegati di 21 Stati europei, di 8 Stati extra-europei, i rappresentanti di 22 Compagnie cablografiche e radiotelegrafiche, di varî organismi internazionali ed industriali e il Direttore dell'Ufficio dell'Unione internazionale delle telecomunicazioni.

Ripreso l'esame delle questioni trattate nelle riunioni precedenti, il Comitato ha diviso il complesso lavoro per varie Commissioni e a Sottocommissioni, che, ciascuna per la propria parte, si sono occupate del progresso della tecnica telegrafica, delle tariffe e delle innovazioni e miglioramenti da apportare all'esercizio in modo da rendere più sicuro, più celere e più economico il servizio dei telegrammi.

La questione più importante fra tutte, quella cioè delle tariffe e delle categorie dei telegrammi, è stata trattata dalla Commissione presieduta dal rappresentante italiano, la quale è risultata la più numerosa, perchè ai suoi lavori hanno preso parte le Delegazioni di tutti gli Stati e tutte le Compagnie cablografiche e radiotelegrafiche rappresentate alla riunione di Varsavia.

Considerato che nella Conferenza mondiale di Madrid (1932) vennero adottate, per il linguaggio convenuto, nuove importanti regole, fra cui essenziale quella che le parole convenute non debbono, nell'interesse della sicurezza e celerità di trasmissione dei telegrammi del genere, contenere più di 5 lettere, invece che fino a 10 come era prima concesso, è stato inoltre ricordato che la tariffa dei telegrammi medesimi fu fissata, a seconda del regime europeo od extra-europeo a cui i telegrammi stessi appartengono, in 7/10 ovvero in 6/10 della tariffa dei telegrammi ordinari. Da ciò l'ampio riconoscimento da parte di tutte le Delegazioni dei notevoli vantaggi che tale riforma ha recato al servizio.

Le Compagnie cablografiche e radiotelegrafiche, invece, hanno sostenuto di aver subìto, per la riduzione di tariffa concessa ai telegrammi in linguaggio convenuto, perdite finanziarie valutabili, secondo le Compagnie, dal 5 al 10 %, ed hanno, quindi richiesto un aumento di tariffa per tali telegrammi.

È stata prospettata pure l'opportunità di tornare eventualmente ad una tariffa unica per i telegrammi redatti in qualsiasi linguaggio (chiaro, convenuto e cifrato), riducendo opportunamente le tariffe vigenti per i telegrammi ordinari, i quali, essendo effettivamente troppo cari, soffrono la concorrenza del telefono e della posta aerea, e diminuendo convenientemente il numero delle molte categorie dei telegrammi a tariffa ridotta ora esistenti. Ma l'attuazione di tale proposta non presenta motivi sufficienti per modificare la riforma adottata a Madrid in un'altra non reclamata dal pubblico, e che importerebbe inoltre notevoli pregiudizi alle Amministrazioni, essendo pressochè impossibile trovare un coefficiente di tariffa unica che eviti perdite finanziarie alle Amministrazioni e Compagnie, e nello stesso tempo non rechi danno a tante categorie di utenti, che fanno ora largo uso dei telegrammi a tariffa ridotta.

Dopo lunghe discussioni su tale argomento, la Commissione presieduta dall'Italia, con la collaborazione delle Delegazioni interessate, ha chiuso i suoi lavori concretando in poche categorie le varie proposte riguardanti riduzioni di tariffe, per sottoporle poi all'esame della Conferenza generale, che avrà luogo al Cairo nel febbraio 1938.

TRA I LIBRI

Gen. AMBROGIO BOLLATI. – *I rovesci più caratteristici degli Eserciti nella guerra mondiale 1914-1918.* – Torino, Casa Editrice Einaudi, 1936-XIV, pag. 704 con 53 schizzi: L. 35.

ERCOLE MAZZA. – *Antonio Locatelli, due volte medaglia d'oro.* – Pag. 60 ill. Ed. Anonima Bolis, Bergamo 1937-XV: L. 3.

L. F. DE MAGISTRIS. – *Di alcuni orientamenti del commercio italiano dopo le sanzioni.* – Pag. 72. Ed. della Federazione Naz. Fascista Dirigenti Aziende Industriali (piazza Venezia, 11), Roma 1935-36: L. 3.

L'Impero Italiano dell'Africa Orientale. – Il libro della V classe elementare. Libreria dello Stato, Roma, Anno XV, pag. 95 con illustraz. e tav. f. t.: L. 4,50.

Contrammiraglio ARNO SPINDLER (Traduzione dell'Ammiraglio Wladimiro Pini). – *La guerra al commercio con i sommergibili.* – Vol. III. A cura dell'Ufficio Storico della R. Marina; Roma, 1937: L. 35. – Per i Soci del T. C. I. che ne facciano richiesta con vaglia intestato al Capo dell'Ufficio Storico della R. Marina - Ministero della Marina, Roma: L. 25.

ANGELO MANARESI. – « *Nuovo fiore* ». – 10° Regg. Alpini, Editore in Roma, pag. 206 con disegni : L. 10.

G. BORTONE. – *Il Codice della Cortesia e della Gioia.* – II ediz. riveduta e ampliata. Libreria Ed. Ticci, Siena 1937-XV: L. 10. – I Soci del Touring possono averlo a condizioni speciali, chiedendolo con cartolina vaglia di L. 7 alla C. P. 58 - Siena.

ANTONIO MORASSI. – *Il Palazzo Reale di Milano.* – Itinerari dei Musei e Monumenti d'Italia. Ministero della Educazione Nazionale - Direzione Generale delle Antichità e Belle Arti. – Libreria dello Stato, Roma 1936-XV, pag. 81, ill.: L. 4,50.

LUCIO D'AMBRA. – *L'autore delle duecento commedie* (Carlo Goldoni). – Vite di Grandi Scrittori Italiani narrate al popolo da un romanziere. Ed. N. Zanichelli, Bologna 1936-XIV, pag. 297: L. 12.

BENITO MUSSOLINI. – *Audacia.* – Da « *Scritti e Discorsi* » per i giovani degli Istituti Militari. A cura del Ministero della Guerra, Roma 1936-XV, pag. 185, ill.: L. 8.

Sintesi Economica dell'Etiopia: Ieri - Oggi - Domani. – N. 3 (8° della Serie). – Istituto Coloniale Fascista, Roma 1936-XIV, pag. 30, cartine: L. 3.

ACHILLE STARACE. – *La marcia su Gondar della Colonna Celere A. O. e le successive operazioni nella Etiopia Occidentale.* – Ed. A. Mondadori, Milano 1936-XV, pag. 164, illustrazioni e carte: L. 20.

Nomenclatura Elementare ed Espressioni nelle lingue Amharica, Galla, Araba (dialetto tripolino). – Istituto Coloniale Fascista, Roma 1936-XIV, pag. 48: L. 2.

GIORGIO NICODEMI. – *Tranquillo Cremona.* – Pag. 247. – ENRICO SOMARÈ. – *Favretto.* – Pag. 225. Collez. « I Maestri della pittura italiana dell'Ottocento ». Ed. A. Mondadori, Milano 1933-XI, tavole, disegni, ill.: L. 40 ogni volume.

ADOLFO VENTURI. – *Raffaello.* – Ed. A. Mondadori, Milano 1935-XIII, tavole ill.: L. 25.

G. EDOARDO MOTTINI. – *Storia dell'Arte Italiana.* – Nuova Edizione ampliata con l'aggiunta di una introduzione su «L'Arte Antica». A cura di Vincenzo Costantini. Ed. A. Mondadori, Milano 1936-XIV, pag. 570, ill.: L. 44.

ISTITUTO CENTRALE DI STATISTICA. – *Commercio estero nell'Anno 1935.* – Volume I°. *Analisi per merci e per paesi.* – Tip. Ipp. Failli, Roma 1936-XV, pag. 1012: L. 40.

DARIO LISCHI « DARIOSKI ». – *Tripolitania felix.* – Pag. 186. Ed. Nistri-Lischi, Pisa, Anno XV: L. 8.

GIORGIO DEL VECCHIO. – *Ricordando Alberico Gentili.* – Pag. 40. Ed. Istit. Ital. di Diritto Internaz., Roma 1936-XIV. – *Pacifismo.* – Estratto dalla « Rivista Internazionale di Filosofia del Diritto », Roma 1936-XV.

MARIO GALLO. – *La ginnastica dei fanciulli gracili.* – Pag. 90 con 54 disegni. Stamp. Zanetti, Venezia: L. 6.

Nuovissimo Dizionario Postelegrafonico del Regno e dei Possedimenti Imperiali per il 1937-XV. – Elenco alfabetico dei Comuni, frazioni e località — con l'indicazione della provincia — dei servizi postali, telegrafici e telefonici, nonchè appoggi e distanze. VIII Edizione con oltre 5000 variazioni in confronto alla precedente: L. 12; franco e raccomandato L. 13,50. Inviare importo al compilatore Cav. Uff. E. Penna, già Capo Sezione nelle Poste, Milano, via Andrea del Sarto 7, versandolo sul Conto Corrente Postale 3-132.

MINISTERO DELL'EDUCAZIONE NAZIONALE – DIREZIONE GENERALE DELLE ANTICHITÀ E BELLE ARTI. – *Catalogo delle cose d'arte e di antichità d'Italia.* – *Assisi*, a cura di Emma Zocca, Libreria dello Stato, Roma 1936-XIV, pag. 383, moltissime illustrazioni: L. 90.

RAMIRO CELLA. – *Il pescatore dilettante.* – Stab. Tip. de «La Vedetta d'Italia», Fiume 1936-XIV, pag. 127, ill., presso l'Autore a Laurana: L. 8.

I Bersaglieri di Lamarmora 1836-1936. – Stabil. Tip. Piacentino, Piacenza 1936-XIV, pag. 16.

ACHILLE BENEDETTI. – *La guerra equatoriale con l'armata del Maresciallo Graziani.* – O. Zucchi, Milano 1936-XIV, pag. 323, 23 ill.: L. 12.

ARNALDO CIPOLLA. – *Da Baldissera a Badoglio.* – Bemporad, Firenze 1936, pag. 639, molte ill.: L. 20.

LOUIS BONNEVILLE. – *L'Auto et l'Amerique*, pag. 176. – Ed. Etac, Nizza 1936.

Notizie utili per il Soldato e l'Operaio in A. O. I. – Omaggio del Banco di Roma. Richiederlo presso tutte le Filiali.

DER DEUTSCHE AUTOMOBIL-CLUB. – *DDAC Clubbuch 1937*, pag. 214 con illustraz. Verlag: Motorwelt-Wirtschaft-u. Verlags-G.m. b. H., München 2 NO.

ASSOCIAZIONE AL "TOURING CLUB ITALIA[NO]"

Soci Annuali	L. 15,20	più L. 2 tassa di ammiss.	(Estero L. [illegible]
Soci Quinquennali	L. 75,50		(Estero L. [illegible]
Soci Vitalizi	L. 250,20		(Estero L. [illegible]
Soci Vitalizi Fondatori della Sede	L. 350,20		(Estero L. [illegible]

Per i versamenti nel Regno: CONTO CORRENTE POSTALE N. 3/98 MILA[NO]

TOURING CLUB ITALIANO – CORSO ITALIA, 10 – MILA[NO]

Statistica dei Soci al 28 Febbraio 1937-XV.

Soci annuali che avevano pagato la quota al 28 febbraio 1937		N. [illegible]
Nuovi Soci annuali iscritti per il 1937 alla stessa data		» [illegible]
Soci vitalizi iscritti al 31 dicembre 1936	N. 245 734	
Nuovi Soci vitalizi iscritti al 28 febbraio 1937	» 1 455	
Soci vitalizi in corso di pagamento rateale al 28 febbraio 1937	» 12 304	
		» [illegible]
		N. [illegible]
Presumibili rinnovi annuali già iscritti nel 1936 che non pagarono ancora la quota del 1937 e presumibili nuove iscrizioni		» [illegible]
Totale Soci		N. [illegible]

Direttore: Sen. CARLO BONARDI

Direzione e Amministrazione: TOURING CLUB ITALIANO – Milano, Corso Italia, 10

Redattore Capo Respons[abile]: Dott. ATTILIO GERELLI

TOURING CLUB ITALIANO – Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100

Stampa: *Testo:* Società Grafica G. Modiano – Milano, Corso XXVIII Ottobre, 100
Notiziario e Pubblicità: Capriolo & Massimino – Milano, Via Carlo Poma, 7

PREZZO DEL FASCICOLO L. 25